

ОБЗОР ОТЛИЧНЫЙ! №4 (862) Апрель 2003 www.zr.ru
За рулем
ЖУРНАЛУ 75 лет "ЗА РУЛЕМ"
"НИВА" родом из Казахстана стр.74
ГОЛЬФ начинается с ТУРАНА стр.38
ТЕСТ 30
"ОПЕЛЬ-ВЕКТРА" – "РЕНО-ЛАГУНА"
ТЕСТ За рулем
ТЕХНИКА 58
НОВЫЙ МОТОР "ДЕСЯТКИ"
МОДИФИКАЦИЯ 60
"КАРИЗМА" ДЛЯ РАСЧЕТЛИВЫХ
Подросшая МИКРА стр.54
ЭКСПЕРТИЗА 126
МАСЛО МАСЛОМ НЕ ИСПОРТИШЬ
РЫНОК 134
МАШИНА В РАССРОЧКУ
ТЕХПОМОЩЬ 234
ВЫБИРАЕМ ЛЕБЕДКУ
▶ В ЛИТВУ ЗА ИНОМАРКОЙ ▶ "ПАССАТ" ПО КОСТОЧКАМ ▶ НАУКА ЗАПРАВЛЯТЬСЯ
9 770321 424038 04
ISSN 0321-4249



ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Авторскому коллективу и читателям журнала «За рулем»

Дорогие друзья!

Поздравляю вас с 75-летним юбилеем журнала «За рулем».

Вот уже почти восемь десятилетий читатели «За рулем» первыми узнают о новинках автомобилестроения, интересных исторических фактах.

Одно из старейших иллюстрированных изданий об автомобилях в стране, ваш журнал по праву гордится своими богатыми традициями. У его истоков стояли замечательные журналисты, ученые и энтузиасты отечественного автомобилизма.

Секрет неизменной популярности журнала – высокий профессионализм издательского коллектива, его преданность аудитории.

Желаю вам успехов, крепкого здоровья и всего самого доброго.

В. Путин

«II» марта 2003 г.
Пр-404

16 ЖЕНЕВСКИЕ ПРЕМЬЕРЫ



76 У «ГАЗЕЛИ» НОВОЕ ЛИЦО



44 БЫСТРЫЙ «ФОКУС»







ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

ДАВНИХ И НОВЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ ЗР ПРИГЛАШАЮ ВМЕСТЕ ОБСУЖДАТЬ ТО, ЧТО ВЫЗЫВАЕТ СПОРЫ, ЧТО ВОЛНУЕТ, НАБОЛЕЛО. ДЛЯ ЭТОГО РАЗ В МЕСЯЦ В ПЕРВУЮ СРЕДУ С 10 ДО 19 ЧАСОВ ВЫ МОЖЕТЕ ОБРАТИТЬСЯ КО МНЕ В РЕДАКЦИЮ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ (http://www.zr.ru) ИЛИ ПО ТЕЛЕФОНУ (095) 207-10-58 И В ТОТ ЖЕ ДЕНЬ ПОЛУЧИТЬ ОТВЕТ. ЖДУ ВАШИХ СООБЩЕНИЙ. СПАСИБО.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **П. МЕНЬШИХ.**

В ФЕВРАЛЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 164 728 ЧЕЛОВЕК.

НАСЧЕТ СУДНОГО ДНЯ...

Насколько я понимаю, на Женевском автосалоне нас не было вообще. Неужели наконец-то пришел судный день нашего автопрома? С одной стороны – давно пора, а с другой – как-то не по себе... Дальше-то – что?

АЛЕКСАНДР ЛЕНЬКОВ, МОСКВА

Полагаю, даже если бы мы и приехали в Женеву с дежурным набором закамуфлированных «десяток» и парочкой «калин», то общая ситуация от этого не изменилась. На салонах такого уровня автопроизводители традиционно представляют либо новинки, которые уже завтра можно купить в магазине, либо концепткары, как отражение своей идеологии. А куда отнести то, что реально есть у нас? С полумакетными вариантами машин, которые появятся в продаже то ли через год, то ли через пять, мы уже не раз обжигались, выставляя, скажем, на всеобщее обозрение не существовавшие тогда в серии ВАЗ-2110.

Основная причина нашего неучастия в женевском шоу простая – нам нечего показывать! Кто-то спросит: а «Шевроле-Нива»? Ее, скорее всего, сначала оснастят импортным силовым агрегатом и только после этого «вывезут в свет». Иначе расходы на этот показ заметно превзойдут ожидаемые дивиденды.

Насчет судного дня... Действительно, из европарка нас практически «вымыло», и мы, подобно айсбергу, куда-то плывем и таем на глазах. За европейскими мегаполисами подтягиваются и наши – посмотрите, какие машины начинают доминировать на улицах Москвы или Санкт-Петербурга. Если потребителю нужен современный автомобиль, то он найдет к нему дорогу, несмотря на препоны и запреты. Именно это мы и наблюдаем сегодня.

Что дальше? Нынешнюю конкурентную борьбу на авторынке мы пока что проигрываем по всем статьям – противник уже завоевал многие высоты и готовится к полномасштабному вторжению со своими банками и выгодными покупателям кредитами. Автопрому остается один путь: немедленная перегруппировка, реструктуризация – назовите как угодно. Продажа части собственности, освоение выпуска современных комплектующих – варианты есть, они реальны. А не успеем – проиграем бесповоротно. С потерей Москвы, как говорится, не потеряна Россия – регионы пока остаются «нашими». Но если тот же ВАЗ не захочет серьезно побороться и за этого потребителя, не осознает, что с нынешней продукцией войну не выиграть – тогда белый флаг неизбежен. Подчеркну еще раз – надо бороться!

1 МЛРД. 78 МЛН. ЭКЗЕМПЛЯРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Поздравляю любимый журнал с 75-летием! Интересно, а сколько всего журналов вы выпустили на сегодняшний день?

МИХАИЛ, АСБЕСТ

С 1928 года мы выпустили 862 номера журнала, при этом общий тираж превысил 1 млрд. 78 млн. экземпляров. Но юбилей – наш общий праздник, а потому ваши поздравления я хочу передать не только редакции, а всем читателям ЗР – именно вам мы обязаны столь внушительными цифрами. Апрельский номер напечатан тиражом 550 000 экз. Согласно статистике, их прочтет более двух миллионов человек. В мире немного изданий, которые могут гордиться такой историей, такими тиражами. И такой аудиторией!

НЕДОПУСТИМЫ!

Кто написал в статье о Злобине («За рулем», 2003, № 3), что он правила не нарушал? Это неправда. Тому есть доказательства – видеосъемка. Что вы по этому поводу думаете?

SWORD 74

В статье «Улица – не гоночная трасса» было сказано, что Злобин старался ехать в рамках правил. О том, что «не нарушал», не было ни слова. Что же касается «уличных гонок», то наше мнение полностью совпадает с мнением Злобина и спортивных властей – они недопустимы!

ДАВАЙТЕ ГОВОРИТЬ ДРУГ ДРУГУ КОМПЛИМЕНТЫ

В 2001 году рассматривался вопрос о запрете установки на машины громкоговорителей с судов малого класса. Так все же, можно ли ставить? Считаю, что вещь нужная. А качество и методы использования зависят от интеллекта лица, сидящего за рулем.

В. Н. СЕМЕНОВ

Вы ошиблись! «Вопрос о запрете установки на а/м громкоговорителей с судов малого класса» рассматривался не в 2001-м, а в двухтысячном году и, как нетрудно догадаться, в № 4 журнала как... первоапрельская шутка. На этот раз в предъюбилейных заботах до «странички смеха» у нас руки не дошли. Спасибо, выручили! Напомнили о мнимой японской «матюгалке» «Насимуре», которую за 1100 руб. якобы нашел наш веселый корреспондент на рынке в Южном порту. Естественно, Госдума, несмотря на тогдашнее выступление журнала, так и не решила судьбу «Насимуры». А жаль! Нам так не хватает ее в дороге, в пробках, очередях, для дефицитных пока слов благодарности и взаимопонимания. Может, закажем все же японцам? Адаптированную к нынешним условиям – с фильтром для «базара»...

РОССИЙСКИЙ «РЕНО» СТАРТУЕТ В 2005-М

Наконец свершилось то, о чем думали все последние годы: европейские автогиганты начинают вкладывать капитал в Россию. Компания «Рено» инвестирует 250 млн. долл. в производство в Москве своего автомобиля под названием Х90. Конвейер должен заработать начиная с 2005 года. Мощность сборочной линии, которая создается для этого на заводе СП «Автофрамос» (62% его принадлежат «Рено», 38% – Правительству Москвы), составит 60 тыс. автомобилей в год.

О будущем автомобиле Х90 пока известно очень мало. Он разрабатывается в обстановке строжайшей тайны и будет сначала запущен в производство на заводе «Дачия» в Румынии и только спустя полгода – у нас. Создают его на платформе «В» альянса «Рено» – «Ниссан», с тем чтобы заменить популярный в странах «третьего мира» «Символ» – надежный, вместительный и притом недорогой семейный автомобиль.



Пока на «Автофрамосе» (он размещается на части территории, когда-то принадлежавшей АО «Москвич») идет «отверточная» сборка «символов» – по 10 штук в день, но за два года французы собираются создать здесь полноценное предприятие с кузовным, окрасочным и сборочным цехами. Немалые средства намерены они вложить в создание широкой коммерческой сети. С выходом на полную мощность (в 2007–2008 гг.) в производстве российско-французского автомобиля будет задействовано до двух тысяч человек.

Планы у французов – наполеоновские: довести общий объем продаж автомобилей «Рено» в России (включая собранные и у нас) до 100 тысяч. О реализации проекта мы будем информировать читателей.

СЕЗОН «ФОЛЬКСВАГЕНА» И РОННИ МЮЛЛЕР

«Нет ли лишнего билетика?» – такой непривычный в среде автомобилистов вопрос звучал у входа в новый выставочный павильон московского «Экспоцентра», где проходила презентация последних моделей «Фольксвагена». Зрелище действительно получилось грандиозным – под стать тем машинам, которые представили столичной публике. Около семисот гостей – бизнесмены, политики, известные артисты – увидели роскошный седан «Фаэтон» с 12-цилиндровым W-образным мотором в 420 л. с. и вседорожник класса люкс «Туарег» с самым мощным в мире (310 л. с.) легковым дизелем.

В шоу участвовали симфонический оркестр и балет «Тодес», артисты «Новой оперы», юные гимнастки. И все же для людей посвященных героем праздника стал только что назначенный генеральный директор импортерского предприятия «Фольксваген» в России Ронни Мюллер. Подобной структурой фирма располагает лишь в четырех европейских странах – Англии, Франции, Италии и Бельгии. Уже это говорит о серьезности намерений одной из крупнейших автомобильных фирм мира. «Фольксваген» пришел в Россию надолго.



«ДОБРОСОВЕСТНЫЕ» – В ЗАКОНЕ

Вступил в действие приказ ГТК РФ «О снятии ограничений на пользование и распоряжение транспортными средствами», который упрощает легализацию автомобилей со вторичного рынка, ввезенных ранее с нарушением таможенных правил. После уплаты таможенных платежей они «будут выпускаться в свободное обращение и данные о них будут убираться из базы разыскиваемых таможенными органами транспортных средств».

За последние 10 лет в обход таможни в страну ввозили автомобили, которые оформляли по поддельным документам, а потом они попадали во владение добросовестных покупателей. Отныне все они могут внести совокупный платеж (пошлину, НДС и акциз), рассчитанный на основании стоимости транспортного средства на день уплаты таможенных платежей, и при этом будут освобождены от пени и штрафов. По данным правоохранительных органов, число таких машин может достигать 40 тысяч.

КОРОТКО

Генеральный директор ОАО «ГАЗ» Алексей Баранцев назвал официальную дату начала работы СП с ИВЕКО – 1 апреля. Напомним, что до конца 2003 года планируется поставка пяти тысяч уже собранных дизелей, а с 2004-го начнется их сборка на ГАЗе, причем с использованием комплектующих собственного производства.

Руководство ГИБДД сообщило о создании в скором времени специальных постов ДПС, сотрудники которых займутся тем, что будут помогать попавшим в ДТП выбраться из машины и даже оказывать им первую медицинскую помощь. В распоряжение инспекторов-спасателей поступят все необходимые инструменты и средства.

Компания «Пирелли» расширила свой ряд всесезонных шин, разработав модель P6 Four Seasons. Эти многофункциональные покрышки сочетают в себе способность к длительному движению с высокими скоростями, отменную износостойкость и приемлемые внедорожные свойства. Универсальная «Пирелли» выпускается в 42 типоразмерах – от 185/60R14 до 245/45R17.

По своему особому положению анклава Калининградская область должна быть накрепко связана с восточной частью страны. В соответствии с соглашением правительств России и Польши планируется построить скоростную автостраду, причем по европейским стандартам, ни в чем не уступающую немецким автобанам. Проезд по ней, вероятнее всего, станет платным.

Старая (да, теперь уже старая) «Нива» уходит с конвейера, а ее поклонники… протестуют. И не только в России. Требуют спасти старый тольяттинский вседорожник автомобилисты в Греции, Венгрии, Австрии. В Германии состоялась даже акция в защиту «Нивы».

«ЯГУАР» И «АДЛЕР» «ЗАСВЕТИЛИСЬ»

В Москве, в Сокольниках прошел весенний «Смотр мастеров автомотореставрации», где свои работы показали те, кто профессионально занимается восстановлением автомобилей прошлого. Небольшая, но весьма интересная экспозиция включала как отечественные модели, например, пару старых автобусов, прекрасно отреставрированных специалистами музея «Мосгортранса», так и импортные. В ряду последних особое внимание привлекли дебютанты, еще не «засвеченные» на фестивале «Экзотика». Это «Ягуар-ХК 120» и «Адлер-Трумпф», оба – в идеальном состоянии! Их представил московский «Клуб любителей кабриолетов и родстеров».



НА ЗАЗЕ – ШВЕЙЦАРЦЫ

Совместного предприятия «АвтоЗАЗ-Дэу» больше нет: корейцы продали свой 50-процентный пакет акций стоимостью 150 млн. долл. швейцарской инвестиционной компании «Хирш энд Си» (Hirsh & Cie). Теперь СП называется ЗАО «Запорожский автомобилестроительный завод». Дело, однако, не в названии. Новый партнер запорожцев не автопроизводитель, а финансист, не привязанный к конкретной автомобильной марке. Первая ласточка такого партнерства – «Опель-Астра»: мелкоузловую сборку этой модели в количестве до 12 тыс. шт. в год планируют начать в сентябре. Параллельно будут собирать из машинокомплектов «Корсу» и «Вектру» (до 5 тысяч в год).

Остаются в производственной программе автомобили «Дэу». Самый популярный из них сегодня на Украине – «Ланос», одноклассник «Астры». Но если цена «Астры» начинается с 11 тыс. долл., то «Ланос» с 1,5-литровым двигателем дешевле в полтора раза, а с 1,3-литровым мелитопольским даже вдвое. Но самая дешевая и ходовая продукция ЗАО «ЗАЗ» – трехдверная «Таврия» и пятидверный псевдоседан «Славута». Их комплектуют двигателями МеМЗ рабочим объемом 1,1 и 1,3 л с карбюратором или системой распределенного впрыска топлива.



На конвейере – «славуты».

В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ»

Слушайте программу «Автомотив»: ежедневно, кроме субботы и воскресенья, в 8 час. 40 мин. на «Радио Ретро» (Москва – УКВ 72,92 МГц и 88,3 МГц, Иваново – 66,11 МГц, Нижний Новгород – 105,9 МГц, Оренбург – 69,92 МГц и 104,8 МГц, Санкт-Петербург – 71,66 МГц, Ставрополь – 106,2 МГц, Тверь – 70,13 МГц, Тула – 69,02 МГц).

УГНАЛИ 46 300 АВТО

В прошлом году в России число угонов автомобилей выросло на 20% в сравнении с предыдущим годом и достигло 46,3 тысячи! Среди угоняемых иномарок лидирует «Ауди» – 13% от общего числа угнанных машин. Далее с большим «отставанием» следуют БМВ (5,5%) и «Мерседес» (5,4%). Но более всего «романтиков с большой дороги» привлекают отечественные автомобили, прежде всего вазовские модели – 47% от всех угнанных машин. Здесь на первом месте ВАЗ-2110 – 14% (от общего количества) и ВАЗ-2109 – 13%.

Обо всем этом сообщил заместитель начальника Главного управления уголовного розыска МВД России полковник милиции Юрий Королев.

КОРОТКО

«Мерседес-Бенц» уже в нынешнем году намерен запустить в серию автоматические семиступенчатые коробки передач, которые легче и компактнее, чем сегодняшние «автоматы-пятиступки». Премьеру новинки ожидают на осеннем салоне во Франкфурте, после чего сразу же начнется ее производство. Поначалу новую коробку будут устанавливать на модели S500 с восьмицилиндровым мотором мощностью 225 кВт/306 л. с.

В Москве начала действовать линия по переработке старых автомобильных шин. На специальных измельчителях и сепараторах их превращают в резиновые гранулы, которые потом используют для самых разных нужд. За год около 12 тысяч тонн нового материала поступит потребителям. Из бывших шин можно делать покрытия для стадионов, переезды трамвайных путей, даже сорбент для разлитой в море нефти.

Необычная мировая премьера состоялась на стенде БМВ в Женеве. Кузов внешне ничем не примечательной «семерки» с индексом «760Li» отличается заводским бронированием, которое обеспечивает защиту даже от бронебойных зажигательных патронов калибра 7,62 х 54RT API. Тротиловому эквиваленту под днищем новая машина также не по зубам. Обшивка выполнена из специальной двухслойной стали, твердой снаружи и вязкой внутри. Все это увеличило массу автомобиля почти на тонну, но он не потерял в динамике по сравнению с базовой моделью. Только «максималка» снизилась до ...210 км/ч.

«Фольксваген-Гольф» Ганса-Дитера Гелена из Дуйсбурга, выпущенный в 1983 году, пробежал 952 000 км. Не за горами миллионная отметка и место в музее фирмы. Счастливый водитель охотно делится своим опытом: «Прогревать мотор, резко не газовать и не ездить быстрее 110 км/ч».

ЭТАЛОН РОСКОШИ В МОСКВЕ



В Москве, в Третьяковском проезде, открылся автосалон «Bentley Москва», обладающий эксклюзивными правами на продажу этих роскошных британских автомобилей в России, странах СНГ и Балтии. К открытию была приурочена презентация первого полноприводного четырехместного купе Bentley Continental GT – можно сказать, звезды модельного ряда компании и одного из лучших спорт-купе в мире. 550 «лошадей» двенадцатицилиндрового мотора с турбонаддувом разгоняют до «сотни» полноприводное купе менее чем за 5 секунд; максимальная скорость – более 300 км/ч. Салон инкрустирован корнем орехового дерева, сиденья, рулевое колесо и детали интерьера вручную обшиты тончайшей кожей.

СЛОЖИТЕ СТЕКЛО ПОПОЛАМ

Наряду с новейшими концепт-карами на Женевском салоне были представлены разработки фирм-поставщиков комплектующих. Одна из них от финской «Валмет-Отомотив» – стеклянная складная крыша для кабриолета. В качестве носителя новинки выбрали «Форд-Тандерберд». С помощью электрогидравлического привода крыша, почти целиком из дымчатого стекла, поднимается, складывается в несколько раз и прячется за спинкой сиденья. При этом штатный объем багажника остается неизменным. Сама же крыша защищена в сложенном состоянии отдельным дополнительным «капотом». Прототип на базе «Форда» не планируют выпускать серийно, однако механизм можно установить и на другой автомобиль.



БМВ ПОСЫПАЮТ... ПОРОШКОМ

Современные автомобили окрашены многослойными эмалями, причем последний наружный слой, который придает краске стойкость и блеск, – прозрачный. Раньше такой лак содержал органические растворители, нынче применяют водорастворимые составы, а фирма БМВ пошла дальше – ввела технологию порошкового напыления финишного слоя. Пока такая установка запущена на заводе в Дингольфинге, затем наступит очередь предприятия в Регенсбурге – к 2004 году половину всех кузовов будут окрашивать по этой технологии.

Особенно радуются нововведению экологи: раз нет ни растворителей, ни воды – стало быть, нет и стоков, которые нужно очищать.



ЛЕТНИЕ НОВИНКИ «ГУДЬИР»

Судя по всему, компания «Гудьир» серьезно готовилась к летнему сезону 2003 года. Наряду с именитыми брэндами, на российском рынке появятся новейшие шины Dunlop-SP Sport 01, Sava Intensa и Medeo All-Season.

Первая позиционируется как спортивная, с новым асимметричным рисунком протектора. Как сообщает производитель, она обеспечивает отменную безопасность, легкость управления и высокую плавность хода; SP Sport 01 будет представлена размерностями от 185/55R14 до 225/55R16. Sava Intensa больше ориентирована на массового потребителя. Ее главным достоинством должно стать более удобное и безопасное вождение. Размерный ряд – от 185/65R14 до 235/40ZR17. Конек шины Medeo All-Season – универсальность и всепогодность для работы в самых разных условиях. Второе поколение «Медео» представлено размерным рядом от 175/70R13 до 195/65R15.

КОРОТКО

Неослабевающий спрос на «Оку» побудил КамАЗ запланировать на этот год выпуск 39 000 автомобильчиков, которые, кстати, будут окрашены на новой линии DURR в соответствии с мировыми стандартами. В чуть более отдаленной перспективе освоение двигателя с впрыском топлива и ряда модификаций – фургон, кабриолет, пикап и др. Ежегодный выпуск намечено довести до 75, а затем и до 100 000 шт.

В конце 2002 года «Пеликан-Авто», дилер «Шкоды» в России, получил статус официального дилера еще одной торговой марки «Фольксваген-Ауди Групп» – СЕАТ. В феврале в Москве уже открылся новый салон «Пеликан-Авто», где представлен весь модельный ряд «испанцев», предлагаемых в России, – «Ивиса», «Толедо», «Альгамбра», а также полностью обновленная «Кордова».

Серия сравнительных испытаний трех автомобилей – «Фольксвагена-Жук», «Гольфа II» и «Гольфа IV» (ее провел автоклуб АДАК) завершилась крэш-тестами по системе NCAP. Как и ожидалось, первые две машины не оставили бы водителю шансов при лобовом и боковом столкновениях, причем «Жук», как ни странно, оказался чуть лучше «Гольфа» второго поколения.

Знаменитой «вэдэшке» WD-40 исполняется полвека! Аббревиатура от Water Displacement – «вытеснитель воды» в свое время стала названием средства, призванного вытеснять влагу с конусов американских ракет «Атлас»; сегодня же этот универсальный препарат, широко используемый автомобилистами, продается в более чем 160 странах.

С будущего года номерные знаки в Великобритании будут иметь микрочип, где записаны данные на машину и ее владельца. Одновременно на улицах появятся считывающие устройства, чтобы сканировать чипы всех проезжающих автомобилей и при выявлении «криминала» автоматически уведомлять полицию. Полный переход на новую систему должен завершиться к 2007 году.

НАЧАЛО БИОГРАФИИ

ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

На двух взятых из семейного архива снимках, публикуемых на этой странице, – человек, который фактически редактировал наш журнал с первого дня до 1938 года. Звание ответственного редактора носил видный государственный деятель Н. Осинский (руководитель Высшего совета народного хозяйства и Центрального статистического управления СССР), а воз повседневной «зарулевской» работы десять лет тянул беспартийный зав. редакцией – Наум Зиновьевич Беляев.

К сожалению, до нас дошли лишь скудные сведения о первой половине его жизни: родился в 1890 году в Киеве, был помощником и заместителем знаменитого Михаила Кольцова в Жургазе (Журнально-газетном объединении), куда наряду с «Огоньком» и другими популярными в ту пору изданиями входил и «За рулем»... Но, как известно, лучшей биографией и характеристикой человека служат его дела – в данном случае правильнее сказать «дело».



Первым главным (по тогдашней терминологии ответственным) редактором «За рулем» был Николай Осинский (Оболенский) – ученый-экономист, председатель ВСНХ и Центрального статистического управления СССР.



Сегодня мы вместе с вами отмечаем 75-летие «За рулем». В этом номере в разных материалах вы найдете цитаты из первого апрельского номера 1928 года. Его открывала статья «С чего начать»:

«Мы рассчитываем, что нашими читателями будут не только узкие круги специалистов, но самые широкие массы трудящихся, впервые знакомящиеся с идеями автомобилизации. Наш журнал является первым и пока единственным опытом издания массового популярного журнала, посвященного автомобилям и дорогам». (*«За рулем», 1928, № 1*)



В течение десяти лет, с первого номера «За рулем» редактором журнала (тогда он назывался заведующим редакцией) был инженер, журналист Наум Беляев. Внизу на фото – он рядом с шофером.



ЗР с первых номеров завоевал авторитет не только, говоря языком тех лет, у «читательской массы», но и у людей, составлявших гордость страны. Авторами журнала были поэт № 1 – Владимир Маяковский, журналист № 1 – Михаил Кольцов, карикатурист № 1 – Борис Ефимов, будущий драматург № 1 – Николай Погодин, замечательный литературовед Виктор Шкловский, который, к слову сказать, сел за руль еще до революции. Автором и членом редакционного совета был выдающийся теоретик автомобиля профессор Чудаков, впоследствии вице-президент Академии наук СССР.

Листая первые «зарулевские» подшивки, отмечаешь неуклонную, боевую нацеленность публикаций на практический результат. Названия (не потерявшие, увы, актуальности и сегодня) говорят сами за себя: «Как улучшить грунтовые дороги?», «Против неосторожной езды», «Повысить качество горючего!», «Отчего у нас дорог бензин?», «Отчего у нас дорога авторезина?», «Куда поставить автомобиль?», «Надо снизить налоги на транспорт», «Советы начинающим шоферам», «Опытный пробег в песках Кара-Кум»... Эти статьи кажутся нынче гильзами снарядов, выпущенных редакцией по «бездорожью и разгильдяйству». Многие из них принадлежат перу заведующего редакцией «За рулем».

В канун 75-летия журнала сотрудники редакции посетили семью Беляева. Его вдова Сарра Михайловна более сорока лет работала редактором киносту-

дии имени Горького, где и познакомилась с будущим супругом:

– Он принес сценарий, который я разнесла в щепки! После этого мы поженились…

Дочь, Елена Ольшанская, тоже была кинoредактором, а сейчас на радио «Свобода» автор и ведущая передачи «Россия как цивилизация». Ее младший брат Виталий – программист.

Наум Беляев расстался с ЗР в 38-м, когда были репрессированы Кольцов и Осинский. В годы войны работал в Куйбышеве на оборонном заводе. Потом больше нигде не служил – жил литературным трудом. Широта его интересов проявилась и здесь: он автор книг из серии ЖЗЛ, посвященных таким разным личностям, как Генри Форд, писатель Гаршин и скульптор Опекушин (автор памятника Пушкину в Москве). Писал он, конечно, и на автомобильные темы: книга «Знакомьтесь – автомобиль», «Учебное пособие шофера-любителя» и другие были хорошо знакомы читателям.

Имел ли он свой автомобиль?

– После войны это было вне наших возможностей, – говорит супруга. – А в начале 30-х был «Форд», один из первых в стране. Он его даже на ночь не запирал, потому что угнать было некому – почти никто тогда не умел водить машину…

Кстати, когда Кольцов задумал написать очерк-репортаж из-за руля такси, урок езды по Москве с соблюдением правил уличного движения дал ему Беляев. Трудно удержаться и не привести цитату из этого очерка 1934 года, до сих пор актуальную:

«Шофер должен чувствовать, что милиция не только воюет с ним за правила, но и помогает ему, звонит в гараж при поломке, заботится о посыпке скользких мест, строго удаляет с мостовой пьяных и ребятишек. А вот на центральном перекрестке, у памятника Пушкину, в страшную гололедицу, когда все машины заносит, милиционер занят только собиранием рублей. Не лучше ли раздобыть бы немного песку?»…

Наум Беляев прожил 82 года. Десять лет в ЗР были, вероятно, самыми счастливыми. Несомненно, он любил автомобиль, имея техническое образование (Киевский политех), хорошо в нем разбирался. Но только ли по этой причине он посвятил себя автомобильному журналу?

– Кольцов звал его в «Правду», но он не хотел, – говорит Елена Наумовна, вспоминая то, что слышала от отца. – Кольцов тогда страшно возмущался. Я думаю, «За рулем» был для отца внеполитической нишей – чистым и честным делом… □

Рождение журнала «За рулем» стало своего рода велением времени. Именно тогда решалась судьба автомобилизма в России. Автомобиль или телега, прогресс или прозябание? Так стоял вопрос. Под флагом «За рулем» объединились все, кто ратовал за автомобильный путь России. Среди них были и известные всей стране люди – ученые, журналисты, писатели, художники, которые вместе с редакцией закладывали основы журнала.



Михаил Кольцов



Евгений Чудаков



Владимир Маяковский



Борис Ефимов



Виктор Шкловский



Николай Погодин

ПО ЛЮБВИ И

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ



ПО РАСЧЕТУ

«Какой автомобиль вам понравился больше всего?» – вопрос швейцарского коллеги, с которым случайно разговорились в холле выставочного центра Пальэкспо, отдыхая от разноязычного шума и суматохи, застал врасплох. Действительно, какой?

С машиной мы работаем и отдыхаем, она может стать умелым помощником, надежным партнером по бизнесу или закадычным приятелем. Попробуем посмотреть на женевские новинки с этой точки зрения.

ДЛЯ ДОМА, ДЛЯ СЕМЬИ

Универсальные автомобили – помощники в семейных делах или мелком бизнесе, умело выполняющие роль городской машины, компактного «скул-баса», а по выходным – грузовика для спортинвентаря и корзинок с провизией к пикнику, пожалуй, самое распространенное нынче племя. С него и начнем.

«Форд» выставил универсальных бойцов сразу в двух весовых категориях. Модель «Фьюжн плюс» маркетологи окрестили «Урбан Эктив Вейкл» (UAV): в вольном переводе – автомобиль для активных горожан. От стандартного «Фьюжна» модификация отличается более дорогой отделкой в спортивно-молодежном стиле и богатой базовой комплектацией, включающей даже плейер для CD-, DVD- и MP3-дисков. Помимо двух бензиновых двигателей объемом 1,4 и 1,6 л, «Фьюжн плюс» можно приобрести с самым что ни на есть городским мотором. Дизель семейства «Дюраторк» объемом 1,4 л и мощностью 50 кВт/68 л. с. расходует в мегаполисе всего 5,2 л.



МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ГРУЗОВИКОВ и АВТОМОБИЛЕЙ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

АНДОР ГАБОР

«Море машин, океан металла. Яркие рекламы дерзко притягивают взгляд. Сразу видно, что никакой системы для осмотра экспонатов в этом зале быть не может… Я спешу выбраться из павильона. Я устал. Да здравствует автотранспорт, но с меня довольно. Я хочу спать, а у меня нет денег на такси». («За рулем», 1928, № 1).

«Форд-Фокус С-Макс», представленный в Париже концептом, как мы и прогнозировали (см. ЗР, 2003 № 1), скоро можно будет купить. Мини-вэн, созданный на базе популярной модели, окрестили «Мульти Эктив Вейкл» (MAV). Интересно, решится ли руководство компании на производство симпатичной машины во Всеволожске? В Европе ее наверняка ждет теплый прием.

Кстати, об уровне будущих продаж с высокой долей вероятности можно судить по потоку публики, перетекающей от стенда к стенду. Чтобы рассмотреть «Фольксваген-Туран», нужно было занимать очередь с утра, лучше сразу после открытия выставки. Будущие покупатели неторопливо обживали салон, придирчиво разглядывали моторный отсек, открывали-закрывали дверь багажника. Широкая гамма бензиновых и дизельных моторов, современные электронные системы, вот только дизайн… Что-то все «фольксвагены», кроме веселенького «Нью Битла», стали уж совсем на одно лицо. Впрочем, судя по интересу потенциальных покупателей (то-то будет во Франкфурте, где дебютирует «Гольф V»!), массовому универсальному автомобилю стиль «унисекс» вполне подходит (подробности о «Туране» – в этом номере).

Селекцией универсалов и мини-вэнов активно занимается ФИАТ. Концерн, который иные аналитики уже похоронили, отметился в Женеве почти десятком (!) больших и маленьких премьер. Среди них – концепт «Джинго» (в фирменном пресс-релизе – прозаичное название «Проект-169»). Высокий пятидверный автомобильчик длиной всего 3540 мм, видимо, призван сменить «Панду». Новичок не чета ветерану: его планируют оснащать 55-сильным 8-клапанным или 70-сильным 16-клапанным моторами, пятиступенчатыми коробками передач (механической или автоматической, с возможностью ручного переключения), АБС и ESP – в базе, шестью подушками безопасности. При таком наборе аудиосистема «Хай фай» в компактном городском универсале выглядит само собой разумеющейся.

«ФИАТ-Идеа» («Проект 350») – не что иное, как прототип мини-вэна на платформе «Стило». Обещают, что в продаже автомобиль появится в начале 2004 года. Поживем – увидим.

В чем, в чем, а в оригинальных идеях у итальянцев недостатка нет. Полноприводный SUV от… «Альфа-Ромео»? Таков «Концепт X», сохраняющий не только фирменную стилистику, но и характер: под капотом – 250-сильный двигатель V6. Эффектно, но чутье подсказывает: этой машине до конвейера далеко.



«Форд-Фьюжн плюс» отличается от стандартного богатой отделкой.

Прототип «Альфа-Ромео Концепт X».





«ФИАТ-Джинго» – наследник престарелой «Панды».



Семья «фокусов» приросла мини-вэном «С-Макс».



«Рено-Сценик II» совсем скоро появится у фирменных дилеров.

Другое дело «Рено-Сценик II». По-моему, фирменный «ломаный» дизайн «Рено» подошел мини-вэну даже больше, чем первенцу нового семейства – «Мегану II». Машина выглядит свежо и не скучно. Гамма моторов шире, кажется, некуда: от экономичного 80-сильного дизеля до 136-сильного бензинового.

«Опель-Сигнум» с первого взгляда не назовешь универсальным «хозяйственным» автомобилем. Однако при близком знакомстве элегантный хэтчбек с уютным и по-немецки добротным салоном удивил вместительным багажником. Проверяю данные: так

По-моему, «Лянче-Эпсилон» не откажешь в обаянии. Согласятся ли с этим покупатели?




«ФИАТ-Идеа» – прообраз минивэна на платформе «Стило».



и есть – минимум 365 л, максимум – аж 1410. Этот «Опель» – тоже типичный «выходец» из самой массовой группы современных автомобилей. Для него нашли удачный компромисс между вместительностью и элегантностью, не пытаясь превратить в «трансформер»; мода на «раздвижные» концепты, похоже, проходит.

ДРУЗЬЯ-ПРИЯТЕЛИ

В последние годы фирмы словно соревновались, кто сделает самый чудной «аппарат» – скажем, универсал, трансформируемый в пикап, с отделкой под классический лимузин и дизайном спортивного купе. Ни один из подобных гибридов так и не стал серийным. А их место на стендах вскоре заняли совсем другие, отнюдь не многофункциональные машины, рассчитанные на тех, кому автомобиль не помощник по хозяйству, а веселый и интересный приятель.

Показательно, что компактный «Ситроен-С2» дебютировал в облике гоночного автомобиля с 225-сильным (!) мотором объемом всего 1,6 л. Такой вариант вряд ли попадет в гаражи массовых покупателей. Однако «С2 Спорт» очень точно отражает лейтмотив нынешнего женевского шоу: компактный автомобиль должен быть необычным – быстрым, богато укомплектованным, наконец, просто очень симпатичным.

Создатели «Лянчи-Эпсилон» не зря охарактеризовали стиль автомобиля выражением «Дольче вита» (сладкая жизнь). Дизайн – «перепев» стилистики легендарных «лянч» середины прошлого века – пришелся впору не только солидному «Тезису», но и малышке «Эпсилон». Компакт оснастили «по-взрослому»: в салоне – кожа, климат-контроль, дорогая музыка, а под капотом – моторы мощностью 60–95 л. с.

Модификация с дизелем есть теперь у популярного в Европе «Мини». Благодаря современному 75-сильному агрегату объемом всего 1,4 л он практически не утратил прыти (максимальная скорость – 165 км/ч), но, естественно, стал экономичней. В смешанном цикле «Мини-Уан D» расходует, по заверению создателей, лишь 4,8 л топлива на 100 км.

Вообще, дизелизация спортивных версий – веяние времени. Вот и «Шкоду-Фабия RS», помимо 130-сильного бензинового мотора, будут продавать с наддувным дизелем мощностью 71 кВт/96 л. с. Этот агрегат не ущемит самолюбия спортсмена-любителя, поскольку разгонит «Шкоду» до 100 км/ч за 9,6 с.

Если уж такова самая демократичная «Шкода», то в том, что отсчет поголовья лошадей под капотом новой «Ауди-А3» начнется с сотни, никто не сомневался. Вершина гаммы – полноприводная версия с 3,2-литровым двигателем мощностью 177 кВт/241 л. с. появится в середине года. Тогда же на модель А3 будут ставить спортивную коробку передач DSG с двумя сцеплениями (подробнее – см. ЗР, 2003, № 2).

Интерес публики к концептуальному «Опелю-GTC» (гран туризмо компакт) объясним не только эффектной внешностью, но и вполне практичными соображениями. Ведь поджарый хэтчбек на огромных 19-дюймовых колесах – не что иное, как прообраз новой

«Опель-Сигнум» – родственник «Вектры».





«Опель-GTC» – прототип новой «Астры».

Индийская компания «Тата» тоже отметилась мировой премьерой – универсалом «Индика Эстейт».



«Астры», дебют которой ожидают осенью. Тогда же, видимо, появится серийная «Мазда-3», «засвеченная» в Женеве под псевдонимом «Мазда-МХ Спортив». И все-таки изящная и по-спортивному агрессивная «Мазда» – по сути, всего лишь семейный пятидверный хэтчбек.

Сделаем еще один шаг – мы в ярком и увлекательном мире настоящих спортивных купе, родстеров и примкнувших к ним «пляжных» кабриолетов.

СПЕЦИАЛИСТЫ УЗКОГО ПРОФИЛЯ

Они не слишком практичны в быту, зато на отдыхе лучше компаньона не найти. Они вызывают чувство свободы, легкости и гордости, а еще – завистливые взгляды владельцев хозяйственных «вагонов».

Семью «Альфа-Ромео» пополнили элегантным «GT купе». Фирма вспоминает славное прошлое – знаменитые двухдверные модели 50-х – 60-х годов и смотрит в будущее: помимо бензиновых моторов мощностью 140–250 л. с., обещают и модификацию со 140-сильным дизелем. Кроме «GT-купе», непотопляемый (если судить по женевским стендам) ФИАТ показал обновленные «Альфа-Ромео Спайдер» и GTV, а также веселенький яркий «ФИАТ-МараКеш». Пляжный полноприводный кабриолет на базе существующего пока в виде прототипов «Проекта 169» в продаже появится явно не скоро. Зато получился прекрасный шоу-стоппер и демонстратор оптимизма туринского руководства.

Видимо, уже в этом году в серию пойдет «Рено-Меган II купе-кабриолет». Стеклянная крыша автоматически складывается за 22 с. Машины будут продавать с бензиновыми моторами мощностью 85 кВт/115 л. с. и 100 кВт/136 л. с. и... правильно, со 120-сильным дизелем.

Новый «Мерседес-Бенц CLK» по сравнению с предшественником подрос – в длину на 71, а в базе на 25 мм. Гамма двигателей по-мерседесовски широка: «четверки», «шестерки» и «восьмерки» мощностью 120 кВт/163 л. с. – 270 кВт/367 л. с.

Но кабриолетом года признали не солидного дорогого немца, а совсем уж легкомысленного игривого француза – «Ситроен-Плюрьель». Кстати, машина, дебютировавшая в Париже, пожалуй, единственный пока удачный опыт запуска трансформера в серийное производство. Как и на Парижском салоне, улыбчивые стендистки неутомимо превращали компактное купе в кабриолет или пикап.

Для тех, кому массовые автомобили – даже купе и кабриолеты – чересчур пресны, постарались мелкие фирмы. С первого взгляда на немецкий родстер «Фанке унд Вилл» никак не подумаешь, что за сиденьями в базе притаился двигатель мощностью 286 л.с. Маловато? Пожалуйста – версия с наддувным 340-сильным агрегатом.

Немецкий «Биттер» – редкий гость не только на дорогах, но и на автосалонах. В Женеве показали просторное четырехместное купе с V8 мощностью 257 кВт/350 л. с. Обещают, что «Биттер-CD» можно будет купить в 2004-м.



Обновленная «Альфа-Ромео Спайдер».



«ФИАТ-МараКеш» – концепт на базе концепта.

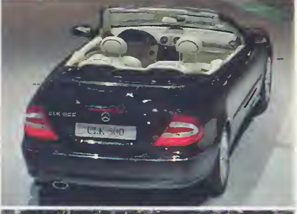


Кузов «Альфа-Ромео GT купе» создавало ателье «Бертоне».



«Трешка» от «Мазды» будет похожа на «MX Спортив».

Характер да и внешность «Ауди-А3» стали еще более бойцовскими.



«Мерседес-Бенц CLK» стал просторней.

«Рено-Меган II купе-кабриолет» с убирающейся прозрачной крышей.





Редкая особь автомобильной фауны – немецкий «Биттер-CD».



Полное имя этой машины – «Фанке унд Вилл. Йес! Родстер».



«Порше-Каррера GT» разгоняется за 9,9 с... до 200 км/ч.

В пресс-материалах устроители автосалона написали, что у «КИА-Опирус» лишь цена корейская. Кажется, они не разглядели лицо седана.

ПАРТНЕРЫ ПО БИЗНЕСУ

Похоже, именно такую роль чаще всего отводят производители седанам – некогда самому массовому, а теперь, если судить по количеству премьер, относительно небольшому классу. Конечно, банкир или топ-менеджер крупной корпорации, прибывший на службу в яркой спортивной куртке, шокирует окружающих так же, как если подкатит к офису в семейном мини-вэне или тяжеловесном вседорожнике. Кстати, в Женеве не показали ни одного нового джипа или «паркетника»! Может, фирмы почувствовали, что ветер переменчивой моды подул в другом направлении? Или просто готовят вседорожные премьеры к осенне-зимнему сезону?

Но вернемся к седанам. Вместительный «КИА-Опирус» дизайном передка навеял грустную фантазию о «Мерседесе» Е-класса, доставшемся «тюнингисту» из российской провинции. Объективности ради: поклонники у машины с V-образной «шестеркой» мощностью 146 кВт/199 л. с., пятиступенчатой автоматической коробкой передач, аккуратно и богато отделанным салоном наверняка найдутся. Ведь у каждого свое представление о том, каким должен быть солидный представительский автомобиль.

«Роллс-Ройс Фантом», стоявший почти бок о бок с «Майбахом-62» (наверное, гигантов не случайно выставили строго на границе между огромными экспозициями БМВ и «Даймлер-Крайслер»), тоже понравился далеко не всем. Впрочем, имидж и тираж «Роллс-Ройса» подразумевает, что за машиной будут стоять в очереди. А те, кому по душе более спокойный нейтральный стиль, выберут удлиненный «Ауди-A8L», который, кстати, обойдется гораздо дешевле.

КУМИРЫ

Ворчуны могут сколько угодно критиковать эксклюзивные супер-кары: тесноватые, абсолютно непрактичные, баснословно дорогие, прожорливые, да к тому же, как утверждают скептики, ненадежные и капризные. Зачем вообще такие делают?

Ответ прост – в экстравагантные кузова и заоблачные характеристики просто... влюбляются.

Пожалуй, один из самых красивых автомобилей нынешнего автосалона – концепт «Ауди-Нуволари Кваттро». Машина не зря названа в честь легендарного итальянского гонщика, защищавшего цвета немецкого концерна «Ауто-Унион» в конце 30-х. Дизайнерам удалось совместить нынешний стиль «Ауди» с едва уловимыми мотивами сигарообразных гоночных машин предвоенных лет. Характеристики под стать внешности: 600-сильный пятилитровый мотор V10 с двумя турбокомпрессорами выдаст момент 750 Н·м, разгон до 100 км/ч – 4,1 с, конечно, полный привод, колесные диски диаметром... 20,6 дюйма.

Если «Ауди-Нуволари» станет серийным (что вполне вероятно), то будет



Швейцарский прототип «Ринспид-Бедуин» построен на базе «Порше-996». Мотор мощностью 420 л.с. работает на природном газе, а отделывали автомобиль... хрусталем от фирмы «Сваровски».

бороться за кошельки богатеев с «Порше-Каррера GT». Показатели машин удивительно близки. Но «Порше» выглядит откровенным экстремалом, да и максимальная скорость не ограничена, как у «Ауди», 250 км/ч, а достигает... 330 км/ч.

Полный привод, пятилитровый V10... Нет, я не вернулся к «Ауди». Просто инженеры немецкой фирмы уже воплотили часть решений в «Ламборгини-Галлардо». Ведь итальянская компания теперь под огромным крылом «Фольксвагена». Мотор на «Галлардо» развивает, правда, «всего» 368 кВт/500 л. с., зато «максималка» не зажата электроникой – 300 км/ч. Кстати, давненько в модельном ряду «Ламборгини» не было двух моделей – «Галлардо» будут выпускать параллельно с «Мурчелаго». Руководство «Фольксвагена», видимо, считает, что спрос на подобные машины будет расти...

...Женевский автосалон по площади относительно небольшой. От практичных компактов до эпатажных суперкаров рукой подать. Я все ходил от одних к другим, но так и не примирил сердце с разумом – не выбрал автомобиль, который понравился больше всего. Впрочем, у нас с вами еще есть время: пока новинки пропишутся в шоурумах дилеров, наверняка удастся найти компромисс. □



Вслед за седаном СААБ 9-3 обновили и кабриолет.



Итальянский дизайн, немецкая техника – «Ламборгини-Галлардо».

«Ауди-Нуволари Кваттро» пока лишь концепт.

«ПЕЖО» И «СИТРОЕН»: ВМЕСТЕ И ПОРОЗНЬ



ЖАН-МАРТЭН ФОЛЬЦ
Jean-Martin Folz

Родился в 1947 году. Инженер по образованию. В группе «Пежо-Ситроен» с 1995 года. В 1996 году директор подразделения запчастей и комплектующих. С октября 1997-го председатель совета директоров группы «Пежо-Ситроен», одновременно председатель АО «Автомобили «Пежо» и АО «Автомобили «Ситроен», а также банка «ПСА-Финанс».

Покупатели в России долгое время ориентировались на немецкие автомобили. Но в последние годы серьезную конкуренцию им составляют французы. На Женевском автосалоне главный редактор журнала «За рулем» Петр Меньших встретился с председателем совета директоров группы «Пежо-Ситроен» Жан-Мартэном Фольцем, генеральным директором «Пежо» Фредериком Сен-Журом и генеральным директором «Ситроена» Клодом Сатинэ.

– Господин Фольц, группа ПСА в числе лидеров мирового автостроения. Как строятся ваши взаимоотношения с другими компаниями?

– Не хвастаясь, скажу, что среди независимых компаний мы, наверное, чемпионы по совместным проектам. Наиболее крупные связаны с «Фордом», «Рено», ФИАТом, а не так давно мы объявили о начале кооперации с «Тойотой». Вместе с японскими специалистами разрабатывается новая легковая платформа, на которой будут строиться автомобили разных марок («Ситроен», «Пежо», «Тойота»). Мы приступили к работе в 2001 году и рассчитываем, что первые машины выйдут из ворот завода в Колине (Чехия) в начале 2005-го. Убежден, что гибкий подход дает нам возможность работать не только с «Тойотой», но и с немецкими фирмами, например, БМВ.

– У каждой из марок, «Пежо» и «Ситроен», свои сильные стороны. Как принимаются решения в группе и не планируется ли создать производство в России?

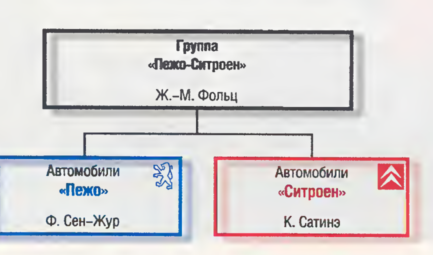
– Принцип взаимодействия довольно прост. Руководство группы определяет решения, касающиеся технического развития и исследовательских работ, закупок и производства. Во всем остальном, в частности, маркетинге, организации продаж, руководство компаний действует самостоятельно. Но, конечно, серьезные шаги мы обсуждаем вместе с господами Сен-Журом и Сатинэ. Стратегия развития у нас общая.

Что касается России, мы удовлетворены темпами продаж автомобилей нашей группы – общая цифра почти удвоилась в 2002 году. Мы намерены и дальше развивать эту линию, но пока воздержимся от индустриальных вложений. Кроме того, на мой взгляд, нет оснований противопоставлять Россию всей остальной Европе. Мы рассматриваем вашу страну как неотъемлемую часть объединенной Европы. И нет нужды делать какие-либо исключения в рамках нашего общеевропейского подхода.

Все модели «Пежо» и «Ситроена» выступают как конкуренты. Поэтому не случайно у «Пежо» и «Ситроена» свои собственные сети реализации: эти машины продаются в различных салонах и никогда вместе. Нужно отметить, что и внешне, и внутренне машины наших двух марок коренным образом отличаются. Достаточно взглянуть на одноклассников – «Пежо-206» и «Ситроен-С3», чтобы не осталось никаких сомнений. Различия между «Пежо» и «Ситроеном» есть и будут.

– Один человек не может ездить на двух автомобилях сразу. Как вы лично поступаете, чтобы не обидеть ни «Пежо», ни «Ситроен»?

– В моем нынешнем положении я вынужден строго чередовать каждый день поездки на «Ситроене» и «Пежо». А в выходные я специально выезжаю на автомобилях конкурентов, чтобы оценить их достоинства, перенести полезный опыт на модели группы или обратить внимание на недостатки с целью не допустить их появления на наших машинах.



– Есть ли у группы намерение выступить в модном нынче стиле SUV? Если да, то под какой маркой?

– В Европе любовь к подобным автомобилям не так сильно выражена, как в США. И дело не только в этом: мы вообще предпочитаем не вступать в схватку за уже существующий на рынке продукт, а выводить оригинальные и на их базе развивать успех. Так, например, мы явились законодателями моды на универсалы типа «Партнер» и «Берлинго», создав новый тип автомобиля, который по-французски мы называем «людоспас» (в переводе – пространство для забав – *ред.*). Или взять купе-кабриолеты со складной крышей. Сейчас настала очередь многофункционального «Ситроена-Плюрьель».

Надеюсь, бурно развивающийся российский рынок по достоинству оценит наши усилия.

* * *

– Господин Сен-Жур, качество машин «Пежо» в России всех удовлетворяет. А вот что будет с автомобилем, который через какое-то время сменит хозяина? Согласитесь, именно по тому, как оценят автомобиль на вторичном рынке, формируется мнение о его надежности и авторитет марки.

– Вы правы. С такими же критериями подходят к оценке автомобилей и в других странах. Мы стараемся оправдать доверие тех, кто выбрал «Пежо». Сейчас я с уверенностью говорю о том, что средства, вложенные в «Пежо», не так быстро обесцениваются, поскольку автомобили долговечны и сохраняют привлекательность в течение долгих лет. Долговечность наших машин объясняется тем, что сегодня доля затрат на подготовку и обработку деталей кузова, их окраску, защиту от коррозии у «Пежо» одна из самых высоких по отношению к себестоимости среди всех европейских марок.

– Возглавляемую вами компанию все чаще называют законодателем автомобильной моды. Успех «Пежо-307» и «206» наглядное тому подтверждение. В каких классах вы рассчитываете на новые успехи?

– В самом деле, приятно создавать такие автомобили, на которые ориентировались бы в соответствующих классах. «206-я» и «307-я» стали популярны во Франции и многих странах мира, например, Испании, Бразилии, России. Сейчас усилия сконцентрированы на сегменте, занимаемом моделью «Пежо-406». И хотя сама машина выглядит очень современно, а технические решения соответствуют требованиям времени, мы готовим ей замену. Возможно, в этом классе и следует ожидать нашего следующего успеха.

– Интересно знать, на каком автомобиле остановился ваш личный выбор?

– Совсем недавно я пересел в купе-кабриолет «Пежо-307CC». Когда на рынок выходит новый продукт, я лично должен удостовериться в его качестве и проследить, чтобы до начала продаж были устранены малейшие недостатки. Если собираюсь ехать куда-нибудь с семьей, а у меня трое детей, да теща, то выбираю вместительную и удобную «807-ю». Для личных поездок предпочитаю небольшой кабриолет и до последнего времени пользовался «Пежо-206CC». Ну, а для самой дальней поездки в одиночку – «406-купе» с дизельным мотором объемом 2,2 литра.

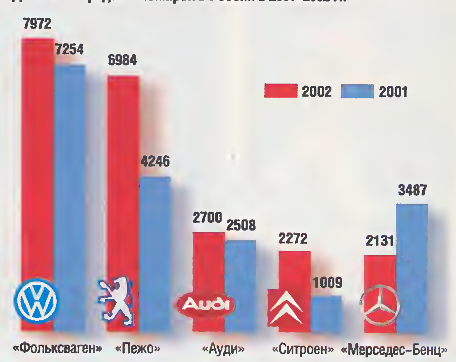
* * *

– Господин Сатинэ, «Ситроен» известен своими инновациями. Что нового стоит ждать от марки в ближайшее время?

– Заранее прошу прощения за то, что ответ мой не будет исчерпывающим: у автомобильных конструкторов не принято особенно распространяться о новых технических решениях.

Одной из удачных разработок «Ситроена» стала коробка передач для модели C3 – «Сенсодрайв» (см. ЗР, 2003, № 3 – *ред.*). Говоря техническим языком, это обычная механическая ко-

Динамика продаж иномарок в России в 2001–2002 гг.





«Пежо-307CC» (Peugeot 307CC) – первый показ серийной машины.



ФРЕДЕРИК СЕН-ЖУР

Frederic Saint-Geours

Родился в 1950 году. Экономист по образованию. В группе «Пежо-Ситроен» с 1986 года. В 1990–1997 гг. заместитель, а с 1998-го – генеральный директор АО «Автомобили «Пежо».



КЛОД САТИНЭ
Claude Satinet

Родился в 1944 году. Инженер по телекоммуникациям. В «Ситроен» пришел в 1973 году. В 1992 году назначен коммерческим директором по Европе. С 1998-го – генеральный директор АО «Автомобили «Ситроен».



Многофункциональный «Ситроен С3 Плюрьель» (Citroën C3 Pluriel) удостоен звания «Лучший кабриолет года».

робка, к которой подключили компьютер и оснастили электрокомандами. Получили некий промежуточный продукт между простой механической коробкой и традиционной автоматической, причем значительно дешевле последней.

Чтобы составить представление о других разработках, достаточно посмотреть на концепт-кары «Ситроена». Например, особенностью концепт-кара «С-Кроссер» (C-Crosser) было то, что все управление, включая тормозную систему, связь между рулем и управляемыми колесами, шло по проводам.

– Да, выставки являются хорошей площадкой для того, чтобы заглянуть в будущее. Но странное дело, на Московском автосалоне уже давно не видно «двойного шеврона» и его новинок.

– Возможно, мы недооцениваем важность и многих других автосалонов во всем мире, но «Ситроен» ориентируется на традиционные. К сожалению, в России наши продажи скромны, но, полагаю, ситуация изменится к лучшему.

– Сейчас французские машины стали популярнее в России...

– Прежде всего, развитие коммуникаций сближает людей. Вместе с тем, мы действительно стали активнее в России, где появилось немало дилеров, у которых велико желание работать. Но вот рассматривать возможность производства пока рано.

– А как обстоят дела в Таганроге, где собирают «Ситроен-Берлинго»?

– Пока мы оцениваем эту деятельность как нулевую.

– Как, ведь продано более тысячи машин, их можно увидеть на улицах?

– Поясню. С нашей точки зрения, «Ситроен» в Таганроге ничего не делает, поскольку мы не участвуем в сборке: ее осуществляют другие из наших комплектов. Мы не участвуем и в финансировании проекта. Просто люди на месте решили, что будут собирать машины, и они это делают без нас.

Недавно «Пежо» и «Ситроен» приступили к строительству завода в Восточной Европе, в Словакии. Несколько ранее началось строительство совместного с «Тойотой» предприятия в Чехии.

– Но почему все-таки не в России, ведь российский рынок не просто большой, он потенциально огромный?

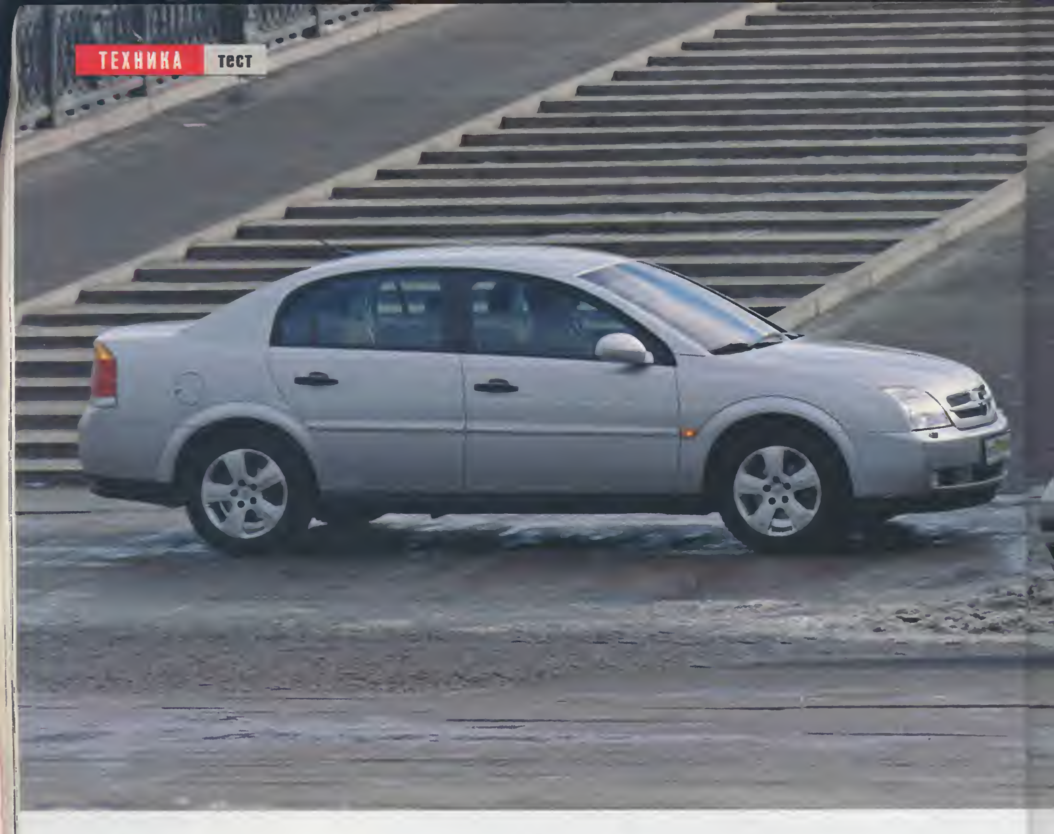
– Многое зависит от того, насколько быстро ваша страна интегрируется в европейский процесс. Чешская и Словацкая Республики вот-вот вступят в Европейский союз. Но важнее другое – заводы, которые мы там строим, будут работать не только и не столько для рынков этих стран, сколько для всей Европы. Таким образом, не будет никакого различия между автомобилями для национального и европейского рынков.

– А как будут заполняться пробелы в линейке ваших автомобилей С2, С4, С6, например?

– Вы знаете, цифровую индикацию на новые модели «Ситроен» мы ввели для того, чтобы люди не путались в названиях, и было бы проще позиционировать модель по размерам, цене и т.д. Чтобы было сразу ясно, что С3 меньше, чем С5. Ведь из названий «Ксара» и «Ксантия» не следует, какая машина относится к более высокому классу. Когда вводились цифровые индексы моделей, я догадывался, что пробелы в числовом ряду вызовут многочисленные вопросы, подогревая интерес к будущим моделям, но не думал, что вопросов будет так много. И уж тем более не предполагал, что у журналистов будут конкретные вопросы типа «что такое С4?». Но со временем пробелы исчезнут. Свои места уже заняли С3, С5, С8. Машина под маркой С6 появится к началу 2005 года. Всего в модельной гамме «Ситроена» мы предполагаем заполнить места с 1 по 9.

– «Ситроены» всегда отличал оригинальный дизайн. Как это влияет на продажи и на имидж компании?

– Убежден, что на имидж компании влияет вовсе не дизайн, а объем продаж данной марки. И вот для этого стоит делать автомобили, которые бы отлично смотрелись, были узнаваемы, но главное – вызывали у покупателя желание их приобрести.



МАДАМ НА СВИДАНИИ С БЮРГЕРОМ

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: **ГЕОРГИЙ САДКОВ**

В отношении любой нации существуют стереотипы. Порой они выставляют напоказ не только самые благородные черты, но и такое, о чем хотелось бы умолчать… Но что греха таить – они рождаются не на пустом месте. Расхожие представления об автомобиле не менее живучи. Многие нелепости остались в прошлом, но в сознании они по-прежнему служат ярчайшими чертами «национального автомобиля». Впрочем, и сильные стороны обрастают легендами: даже если гордиться давно уже нечем, они поддерживают дух. В общем, мифы всегда намного отстают от жизни. А стереотипы не всегда бывают верны. Давайте проверим это на самых современных примерах: французская «Рено-Лагуна» в очном поединке с немецким «Опелем-Вектра». Они близки по габаритам, двигателям, оснащению, да и цене.

СЕДАН ИЛИ ХЭТЧБЕК?

Казалось бы, для российского рынка этот вопрос давно решен. Большие (и не очень) хэтчбеки продаются у нас плохо – предпочтения покупателей явно на стороне седанов. Плюсы изолированного багажника общеизвестны, а его минусы в значительной степени компенсирует складная по частям спинка заднего сиденья. «Опель» предлагает в первую очередь седан и лишь потом хэтчбек GTS со спортивным уклоном. Универсал на базе «Вектры» появится лишь к осени.

У «Рено» свой подход. «Лагуна» доступна в вариантах хэтчбек и универсал, который традиционно именуют по-английски – Estate. Впрочем, отсутствие седанов в этом классе характерно для французских автомобилестроителей. На память приходят только «Рено-21» и «Пежо-405», 406. «Ситроен» давно предпочитает пятидверные кузова, да и большие и средние «рено» последних лет – предыдущая «Лагуна», «Сафран», «Рено-25» – имеют подъемную заднюю дверь.

Сравним салоны? Пожалуйста. С ростом под два метра на переднем сиденье вполне можно жить. Только обзор вверх для высокого водителя в «Рено-Лагуна» похуже – ниже кромка стекла. А если гренадерский рост дополнен мо-



лодецкой шириной плеч, то левое почувствует массивность средней стойки кузова. В «Опеле-Вектра» при похожих габаритах подобных проблем не возникает. Точно так же на заднем сиденье – «Рено-Лагуна» ощутимо проигрывает по высоте потолка и месту для ступней ног, хотя в целом ее салон длиннее.

Оценив размеры, обратим внимание на стиль и функциональность. «Лагуна» демонстрирует изящные закругленные формы панели приборов, на ней – минимум кнопок. Даже отсек с CD-ресивером закрывается крышкой. Однако можно ездить, не лишая себя удовольствия слушать новости или музыку – управляет системой очень толковый контроллер на рулевой колонке. Небольшой пульт климатической установки в нижней части консоли прост и интуитивно понятен.

Дизайн интерьера «Вектры», напротив, основан на строгих прямоугольных формах. Кажется, не будь нормативов по радиусам закруглений, продиктованных требованиями пассивной безопасности, передняя панель стала бы совсем угловатой. На консоли доминирует музыкальный центр и три «крутилки» климатической установки, средняя из которых по совместительству управляет функциями большого дисплея в верхней части панели. Разобраться во всем этом не слишком сложно, однако назвать алгоритм простым язык не поворачивается. Конечно, чтобы направить воздух на стекло, есть отдельная кнопка, но представьте себе, что вы хотите слегка улучшить его обдув, не забыв подать тепло и в ноги. Для этого уже придется залезть в соответствующий раздел «меню» и внести нужные изменения. Единственное, чем можно утешиться, – в новой «семерке» БМВ все примерно так же.

Кстати, сравнение работы климатических установок наводит на интересные мысли. В «Рено-Лагуна» приоритет у человека – система довольно быстро начинает подавать воздух через «печку»

КРАТКИЕ ДАННЫЕ

OPEL VECTRA 1,8

- Выпускается в Германии с 2001 года.
- Варианты кузова: седан, хэтчбек, готовится к производству универсал. Передний привод. Механическая или автоматическая трансмиссия.
- Комплектации для российского рынка – бензиновые двигатели 1,8 и 2,2 л мощностью от 90 до 108 кВт.
- Цена – от $18 790 (комплектация Club) до $20 590 (Comfort). Цена в указанной комплектации – $23 290.

RENAULT LAGUNA 1,8

- Выпускается во Франции с 2000 года.
- Варианты кузова: хэтчбек, универсал. Передний привод. Механическая или автоматическая коробка передач.
- Комплектации для российского рынка – бензиновые двигатели 1,8 и 2,0 л мощностью от 89 до 102 кВт.
- Цена – от $19 500 (комплектация Expression) до $23 900 (Privilege). Цена в указанной комплектации – $20 500.



Плоско-прямоугольный интерьер «Вектры» похож на офис – в нем хорошо работать, но не жить.

Приборная панель проста и удобна.

Сзади в «Вектре» чуть просторнее в высоту, но пара подголовников все равно маячит в зеркале.













«Квадратная» тема продолжена под капотом. Мотор серии ЭКОТЕК (1,8 л, 90 кВт/122 л. с.) тянет на низких и средних оборотах, но на высоких обнаруживает достаточно резкий голос.

Благодаря широко разнесенным фонарям багажник получил широкий проем, что обеспечило отличный доступ.



и легко корректируется вручную. В «Опеле-Вектра» электроника действует иначе: пока мотор не прогреется до приемлемой температуры, тепла из дефлекторов не жди. Зато потом она наверстывает упущенное время, бодро размораживая заиндевевшие стекла. И еще: при заданных +21°С в «Лагуне» было жарковато, а при +23°С в «Опеле» – довольно прохладно, хотя наружная температура и скорости движения были одинаковы.

ПОПРОБУЕМ НА ОЩУПЬ

Большой пухлый бублик руля «Рено-Лагуна» мягок, а строгий четырехспицевый руль «Опеля-Вектра», несмотря на удачную форму, – шершавый и жесткий. Переключение передач, напротив, лучше у «Вектры» – более короткие ходы и лучшая фиксация делают процесс весьма приятным. От случайного включения задней передачи вместо первой страхует традиционное стопорное кольцо на рычаге. Более удачно подобраны на немецкой машине и усилия на педалях, и компоновка педального узла. Хотя последний не без греха на обоих автомобилях. Но если в «Рено» правая нога в зимнем ботинке цепляется за педаль тормоза, то в «Опеле» левую тяжело вытащить с площадки отдыха на сцепление. Впрочем, оговорюсь – справедливо только для достаточно громоздкой зимней обуви.

Следующий пункт в нашем сравнении – сиденье. От него зависит, насколько цельным будет тандем автомобиль–водитель. Результат снова предсказуем. Мягкое кресло «Лагуны» не отличается ни богатством регулировок, ни развитой боковой поддержкой, ни длинной подушкой. Зато можно не слишком концентрироваться на оптимальной посадке и менять позу каждые полчаса. (Или кресло вынуждает делать это?) Пересев в «Вектру», приходится потратить немало времени на подбор оптимальной настройки (благо возможностей здесь побольше), но, найдя ее, понимаешь, что в этой позе сможешь просидеть хоть весь день. Хотя и здесь подушка коротковата.

Что ж, осталось только отрегулировать зеркала – и в путь... Да, «Рено-Лагуна» умеет складывать «уши» на тесной стоянке автоматически, а водителю «Опеля-Вектра» придется сделать это вручную, если он опасается, что их повредят проезжие или прохожие. Незамысловатые по форме зеркала «Лагуны» обеспечивают лучший обзор, чем «вектровские» со срезанным верхним углом,



RENAULT LAGUNA 1,8

но преимущества французской машины тают, стоит вам оглянуться назад (особенно назад и вбок) – толстенные задние стойки загораживают панораму.

ТРУДНОСТИ РАЗНЫХ ДОРОГ

Любое движение начинается с троганья. Здесь лидерство за «Вектрой» – у «Лагуны» очень легкая, но неинформативная педаль сцепления, да и двигатель слабоват на «низах». Зато при интенсивном разгоне наша парочка – достойные соперники. Выявить лидера без помощи приборов тяжело, а вот различия в голосах моторов, несмотря на формально одинаковую конфигурацию, отчетливо слышны. «Рено» старается напомнить свои «формульные» успехи, демонстрируя уверенный разгон с 2500 оборотов, заметный «подхват» на 3500 и отличный «саундтрек» спортивного мотора. Даже в срабатывании ограничителя при 6300 об/мин слышатся гоночные нотки.

В противоположность «Лагуне» двигатель «Вектры» наиболее приятен для слуха на низких оборотах, где небезуспешно подражает V-образной «восьмерке». С приближением к красной черте тахометра его голос теряет благородные обертона, становится резким и грубым. Тяговые возможности мотора «Опеля» представляются более высокими, но его преимущество нивелируется «растянутой» трансмиссией. Хотя она позволяет приглушить шум двигателя и экономить бензин на шоссе.

АДАПТАЦИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ!

Мы неспроста отводим работе подвески отдельную главу. И «Опель-Вектра», и «Рено-Лагуна» оснащены специальной подвеской «для плохих дорог», отличающей их от машин, продаваемых в Европе. Вот только результаты подобной доводки оказались неидеальными. Солидный дорожный просвет «Рено-Лагуна» сочетается с отличной плавностью хода. Большие колеса с довольно высоким, по нынешним временам, 60-процентным профилем прекрасно глотают мелкие дефекты покрытия, а длинноходные мягкие подвески справляются с такими ямами, на которые смотреть-то страшно. Впрочем, мягкость эта кажущаяся: автомобиль неплохо противостоит и «волне» на асфальте, убийственной для многих европейских подвесок. И все же, несмотря на выдающуюся плавность хода, подвески «Рено» не назовешь оптимальными. Когда дело доходит до действительно высоких скоростей и не слишком





Интерьер «Лагуны» весьма стильный и симпатичный. Аудиосистему можно спрятать под крышкой, слева – кнопка пуска двигателя, внизу – слот для магнитного ключа.

Центральное место на приборном щитке отдано второстепенным указателям и пиктограммам.

Сзади – довольно низкий покатый потолок и ограниченное пространство для ступней.



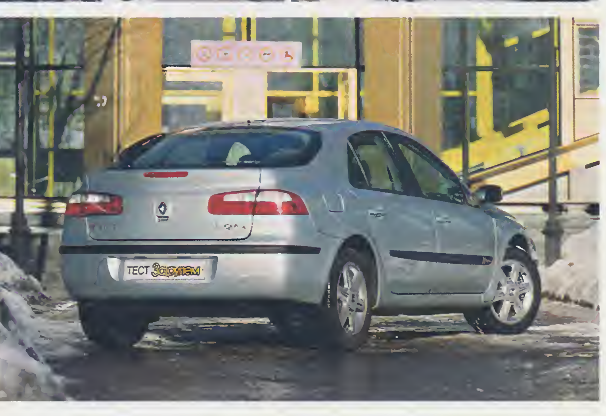






Мотор «Лагуны» (1,8 л, 89 кВт/120 л. с.) демонстрирует спортивные нотки в голосе и повадки в характере.

Узкое заднее стекло и массивные стойки заметно ограничивают обзор через внутреннее зеркало.





ровных дорог, держать курс на «Лагуне» тяжело, а довольно «острый» руль делает машину резкой и даже пугающей при сбросе газа в повороте.

На этом фоне «Опель-Вектра» выглядит полной противоположностью. Жесткие пружины в сочетании с умеренным демпфированием амортизаторов позволяют шутя пролетать дефекты покрытия, однако звуковое сопровождение при этом соответствующее... Бесшумно «Вектра» справляется только с «мелочевкой», все остальное слышно громко и назойливо. На большой скорости чрезмерная жесткость становится еще заметнее – машина дотошно повторяет профиль дороги. Плюс, пожалуй, только один – при быстрой езде «Опель-Вектра» остается хорошо прогнозируемым, хотя отнюдь не самым приятным в управлении. В общем, энергоемкость достигнута за счет комфорта – не лучший, хотя и приемлемый для тяжелых условий компромисс. Однако обе машины только выиграли бы, если бы инженерам удалось научить адаптированную «Лагуну» уверенно менять направление, а адаптированную «Вектру» – быть чуть более плавной. Похоже, для этого немного не хватило времени...

«ЗА» И «ПРОТИВ»

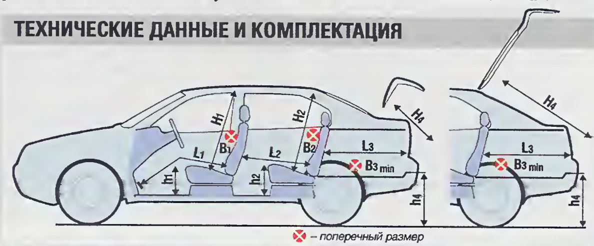
Оценивать машины можно по-разному. Отставим дизайнерские ухищрения и разговоры о моде. Если присваивать каждому показателю баллы экспертных оценок, то, за исключением плавности хода и общего акустического портрета, в остальных дисциплинах «Опель-Вектра» выигрывает с небольшим, но ощутимым преимуществом. Но включив в восприятие машины эмоциональную составляющую, все оценки придется пересмотреть: шарм «Рено-Лагуна» выводит его в лидеры. Как тут не посудачить о прагматизме немцев и жизнелюбии французов...

ВМЕСТО ВЫВОДОВ

Существуют ли автомобильные стереотипы? Это еще вопрос. Современный автомобиль – продукт усилий многих специалистов. Если взглянуть на него пристальнее, то будет видна работа каждой группы инженеров и конструкторов. Их успехи и промахи – результат не только опыта и образования, но и организации, и традиций, в том числе национальных. И все же разница в подходах между самыми «крайними» машинами становится все меньше. Объяснение этому каждый может выбрать по своему усмотрению: мировая интеграция, общие тенденции в конструкции автомобиля или что-то еще...

Что же касается стереотипов, они все-таки есть. В наших головах. □

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	Opel Vectra	Renault Laguna
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4596	4576
ширина	1798	1772
высота	1460	1449
Радиус поворота, м	5,7	5,5
Снаряженная масса, кг	1320	1280
Полная масса, кг	1870	1865
Максимальная скорость, км/ч	203	201
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,2	10,7
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/61	АИ-95/70
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU99/100):		
загородный цикл	5,9	6,1
городской цикл	10,8	10,0
Кузов	седан	хэтчбек
Количество дверей	4	5
Число мест	5	5
Двигатель	бензиновый	
Расположение, число цилиндров	Р4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1796	1783
Степень сжатия	10,5	9,8
Мощность, кВт/л.с.	90/122	89/120
при об/мин	6000	5750
Макс. крутящий момент, Н·м	168	170
при об/мин	3800	3750
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	М5	
Передаточные числа:		
I	3,73	3,73
II	1,96	2,05
III	1,32	1,39
IV	0,95	1,10
V	0,76	0,90
з. х.	3,31	3,55
Главная передача	3,94	4,09
Ходовая часть		
Подвеска:	со стабилизаторами	
спереди	независимая типа «Мак-Ферсон»	
сзади	независимая много-рычажная	прод. рычаги, упругая поперечина
Усилитель рул. управления	гидравлический	
Размер стандарт. шин	215/55R16	205/60R16
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	

РАЗМЕРЫ, мм

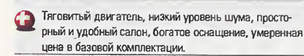
	«Опель-Вектра»	«Рено-Лагуна»
L_1	970–1175	945–1145
L_2	600–835	615–860
H_1	1015	1010
H_2	950	930
B_1	1410	1400
B_2	1370	1365
h_1	245–310	290–325
h_2	345	330
L_3	1025/1820	950/1910
$B_{3\,min}$	1055	1010
h_4	710	710
H_4	465	1050

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	«Опель-Вектра»	«Рено-Лагуна»
АБС	■	■
Противобуксовочная система	■	■
Боковые подушки безопасности	■	■
Кондиционер	■	■
Климат-контроль	■	■
Регулируемая рулевая колонка	■	■
Противотуманные фары	■	■
Аудиосистема	■	■
Полноразмерное зап. колесо	■	■

РЕЗЮМЕ

«ОПЕЛЬ-ВЕКТРА»



(+) Тяговитый двигатель, низкий уровень шума, просторный и удобный салон, богатое оснащение, умеренная цена в базовой комплектации.

(–) Жесткая подвеска, шум двигателя на высоких оборотах, сложное управление климатической установкой.

«РЕНО-ЛАГУНА»

(+) Комфортабельная подвеска, логичное управление аудиосистемой и климатической установкой, качественная отделка салона.

(–) Неудобная посадка на заднем сиденье, неоптимальное по отношению к настройке подвески рулевое управление, ограниченная обзорность назад.

Редакция благодарит за предоставленные автомобили: «Опель-Вектра» – «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС СНГ», «Рено-Лагуна» – ОАО «АВТОФРАМОС».

«ТУРАН», ПРЕДВЕСТНИК «ГОЛЬФА»

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ. ФОТО: АВТОРА И «ФОЛЬКСВАГЕН»

На «Фольксвагене» принято рассказывать «сказку о рыбаке и рыбке» на свой, немецкий лад. Дескать, если пользоваться несколькими удочками вместо одной, улов, наверняка, будет больше. Что ж – финансовые успехи «рыбаков» из Вольфсбурга не позволяют усомниться в правильности выбранной стратегии.

Очередная «удочка» на покупателя – «Фольксваген-Туран», компактный мини-вэн на новейшей платформе пятого поколения автомобилей «Гольф». Его основная задача – заполнить нишу в гамме «народных» авто, ведь небольшие и практичные семейные машины в Европе из года в год все популярнее. Видимо, это и заставило «Фольксваген» поторопиться с моделью данного сегмента: ее представили даже раньше агрегатного донора – «Гольфа V».

Компакт-вэн – это не только новые кузов, платформа, обновленное семейство бензиновых и дизельных моторов. Это еще и оригинальное шасси, оснащенное электромеханическим усилителем руля, шестиступенчатой (в базовом исполнении!) коробкой передач, четырехрычажной задней подвеской и еще массой менее заметных новшеств.

Существенно расширился список базового оборудования. В нем полный набор электронных систем, отвечающих за безопасность, а для опций остаются лишь косметические изменения внешности и интерьера. Их тоже немало и покупателю есть с чем поэкспериментировать. Отрадно другое: производители перестают экономить на элементах безопасности, сразу насыщая автомобиль всем необходимым.

Почти наверняка для России, помимо трех традиционных вариантов комплектации Basic, Trendline и Highline, будут предусмотрены дополнительные, наиболее полно отвечающие нашим условиям эксплуатации. Здесь «Туран» – не исключение.









Все вроде бы привычно и знакомо, но продумано до мелочей. Нужен столик – пожалуйста, ящик для вещей – оказывается, под сиденьем целых два.



ПОЧТИ ДВЕ ТЫСЯЧИ ЛИТРОВ

Думаю, глядя на сверкающую яркими цветами вереницу «туранов», никто из коллег-журналистов не воскликнул «ах!». Классические формы однообъемного кузова, даже «обернутые» в знаменитые «фольксвагеновские» шильдики, вряд ли заставят учащенно забиться сердце автогурмана. От внешности автомобиля веет скорее продуманностью и практицизмом, а все эмоции сводятся к одному – снаружи «Туран» оказывается неожиданно большим. По размерам он мало в чем уступает своему старшему брату «Шарану». Однако спокойное восприятие экстерьера сменяется неожиданным интересом, стоит попасть в салон «Турана». Вроде бы неброский, практичный интерьер, уже знакомые шкалы приборов и заметная эмблема в центре баранки – казалось бы, что еще можно придумать неожиданного.

Однако, даже будучи готовым к типично немецкому рациональному подходу к проектированию внутреннего пространства, вы вдруг невольно восхищаетесь окружающей свободой, огромными диапазонами перемещения сидений и рулевого колеса, продуманностью во всем, даже в самых незначительных деталях. Например, воспользовавшись подстаканником, можно убедиться, что в него легко умещается литровая пластиковая бутылка. А задавшись целью загрузить все имеющиеся в «Туране» полочки и ящички, вы не только собьетесь со счета, но попросту забудете, что положили в первые несколько: ведь их 39. Педантичные разработчики не поленились – насчитали 500 вариантов трансформации салона. С одной лишь оговоркой, что эта цифра справедлива для семиместной модификации. Да-да, не удивляйтесь. В качестве дополнительного оборудования к пятиместному «Турану» предлагается третий ряд сидений, при желании легко трансформируемый в пол багажного отсека.

Честно говоря, взрослому сидеть там неудобно, но факт есть факт – салон «Турана» сродни игрушке-конструктору, требующему прямо-таки выдающегося пространственного мышления. Похоже, что в Вольфсбурге объявили конкурс на самый продуманный пассажирский отсек, а затем все идеи объединили и создали единое целое.

Багажное отделение поражает не только толковой компоновкой, но и размерами. Согласитесь, полноценные 695 литров объема для пятиместного варианта – это немало. Но еще внушительнее цифры, получаемые при демонтаже второго ряда сидений – 1989 л полезного объема и 660 кг максимальной



КРАТКИЕ ДАННЫЕ

VOLKSWAGEN TOURAN

- Первый компакт-вэн «Фольксвагена» построен на платформе «Гольфа» пятого поколения. Начало выпуска – I квартал 2003 года в Германии.
- Планируемые продажи в России – с мая-июня 2003 года. На отечественный рынок будет поставляться с двумя бензиновыми двигателями 1,6 л, 74 кВт/101 л. с. и 1,6 FSI, 85 кВт/115 л. с. и одним дизельным – 1,9 TDI, 74 кВт/100 л. с. Все моторы планируется агрегатировать с механической шестиступенчатой коробкой передач.
- В перспективе новейшая разработка «Фольксвагена» – коробка с электронно-гидравлическим переключением (DSG), а также шестиступенчатый «автомат».
- Стартовая цена базовой версии «Фольксвагена-Туран» – 19 950 евро.



грузоподъемности. Конечно, с третьим рядом сидений багажник превращается в утлый «бардачок», но стоит его трансформировать, как вы вновь получаете массу свободного места.

МЕЖДУ МАЛАГОЙ И ГИБРАЛТАРОМ

Испанские дороги сотканы из противоречий. Ближе к побережью полно прекрасных автобанов, проложенных вдали от населенных пунктов. Однако стоит забраться в горы – и дадут о себе знать чувствительные колдобины или пологие волны-трамплины, на которых иногда выпрыгиваешь довольно сильно. Мы с «Тураном» быстро осваиваемся с этими особенностями и пытаемся извлечь пользу из испанского разнообразия дорог.

Новый бензиновый мотор 1,6 FSI (с непосредственным впрыском топлива), признаться, не вызывает бурных эмоций. На скоростных автомагистралях его 115 л. с. вроде бы хватает для уверенного перемещения в пространстве, хотя уже возникают сомнения, нужна ли шестая передача. При этом даже на пологих подъемах бензиновые «лошади» откровенно слабеют, отказываясь разгонять машину не только на шестой, но и на IV, V передачах. «Туран» превращается в ленивое существо, которому хочется все время помочь, подтолкнув плечиком, а ведь на борту всего три человека из пяти возможных.

В настройках управляемости, естественно, преобладает ориентация на автобаны. «Туран» очень стабилен и надежен на высокой скорости – из равновесия его нельзя вывести даже провокациями. Зато на горных серпантинах сталкиваешься с некоторой прямолинейностью откликов, остужающих азарт водителя. Жесткие подвески хороши на ровных автострадах: они позволяют до тонкостей чувствовать машину. Однако стоит попасть на неровности, и мини-вэн довольно откровенно пропускает их на кузов, вновь напоминая о любви создателей к гладким покрытиям.

Схожая ситуация и на пологой волне, где компакт-вэн вдруг теряет всю свою «плотность» и сбалансированность, начиная раскачиваться из стороны в сторону. Будем надеяться, для России появится некая адаптированная версия, больше подходящая для наших условий.

А пока мы, по достоинству оценив тормоза и внятную работу электроусилителя руля, решаем изменить вялому бензиновому мотору и пересаживаемся в автомобиль с двухлитровым (136 л. с.) дизелем. Как и положено, об этом можно догадаться только по иной шкале тахометра да характерным звукам в момент запуска. В остальном – песня! Резвый старт, быстрые отклики на перемещения электронной педали акселератора. «Туран» мигом превращается в легкий и подвижный автомобиль, позволяющий играючи укладывать стрелку спидометра на двухсотkилометровую отметку. Здесь и шестая передача весьма кстати: она позволяет

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«ФОЛЬКСВАГЕН-ТУРАН»	1,6 FSI	1,9 TDI	2,0 TDI
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4391	
ширина		1794	
высота		1652	
Радиус поворота, м		5,6	
Снаряженная масса, кг	1423	1498	1561
Максимальная скорость, км/ч	186	177	197
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	13,5	10,6
Топливо/запас топлива, л	АИ-95, 98/60	дизельное/60	
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU99/100):			
загородный цикл	6,2	5,2	5,2
городской цикл	9,5	7,4	7,6
Кузов		мини-вэн	
Количество дверей		5	
Число мест		5+2	
Двигатель	бензиновый	дизельный	
Расположение, число цилиндров		Р4	
Число клапанов	16	8	16
Рабочий объем, см³	1598	1896	1968
Мощность, кВт/л.с.	85/115	74/100	100/136
при об/мин	5800	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	155	250	320
при об/мин	4000	1900	1750
Трансмиссия			
Привод		на переднюю ось	
Коробка передач		механическая шестиступенчатая	
Ходовая часть			
Подвеска:		пружинная со стабилизаторами поперечной устойчивости	
спереди		типа «Мак-Ферсон»	
сзади		четырехрычажная	
Усилитель рул. управления		электромеханический	
Размер стандартных шин	195/65R15		205/55R16
Тормоза:		гидравлические с АБС и усилителем экстренного торможения	
передние		дисковые вентилируемые	
задние		дисковые	

КОМПЛЕКТАЦИЯ

«ФОЛЬКСВАГЕН-ТУРАН»	Basic	Trendline	Highline
АБС	■	■	■
Противобуксовочная система	■	■	■
Система стабилизации	■	■	■
Боковые подушки безопасности	■	■	■
Кондиционер	■	□	□
Климат-контроль	□	■	■
Регулируемая рулевая колонка	■	■	■
Противотуманные фары	□	■	■
Аудиосистема	■	■	■
Полноразмерное зап. колесо*	■	■	■

*Только для пятиместной версии.



Обычно новое семейство дебютирует с традиционными кузовами хэтчбек или седан. Мини-вэн «Туран» нарушил традицию, «выведя в свет» платформу нового «Гольфа» пятого поколения.

В активе «Турана» не только гамма современных бензиновых и дизельных двигателей, но и новое шасси с подвесками «Мак-Ферсон» спереди и многорычажной сзади, электромеханический усилитель руля, целое семейство шестиступенчатых коробок передач и весьма полный набор базового оборудования, отвечающего за безопасность.



Европа отказывается от запаски. Нынче вместо нее компрессор и шинный герметик. Это не только мода, но и выигрыш в массе и полезной площади.







не только экономить топливо, но и заметно снижает внутренний шум при движении с высокими скоростями. И настройки подвесок другие. Реакции мини-вэна стали еще более цельными и точными, что, конечно же, прибавило удовольствия от езды по извилистым серпантинам. Словом, с прибавкой мощности и крутящего момента «Туран» становится удобным не только для пассажиров, но и для водителя.

БОЛЬШОЙ И ПРОДУМАННЫЙ

В России «Фольксваген-Туран» появится скоро – весной-летом нынешнего года. Предполагаемая стоимость базовой пятиместной версии – 20 тыс. евро. Что же, думается, это неплохая альтернатива в качестве корпоративного автомобиля, интересное предложение для тех, кто любит много путешествовать и не пренебрегает активным отдыхом.

На первых порах «Туран» предполагается продавать с двумя 1,6-литровыми бензиновыми моторами – 101 и 115 л. с. и уже знакомым потребителю турбодизелем 1,9 TDI (100 л. с.). И очень вероятно, что в дизельном исполнении младший брат «Шарана» окажется резвее своих бензиновых собратьев. □

СИНИЙ – ЗНАЧИТ ГОРЯЧИЙ

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

У меня на кухне перепутаны краны – из синего течет горячая вода. Конечно, поменять маховички дело двух минут, но за последние три года руки так и не дошли. К чему это? Да просто «Форд-Фокус ST170», предоставленный для теста, оказался насыщенного синего цвета.

«Форд» возвращает спортивные модели на европейский рынок. Первыми продуктами отделения SVE (Special Vehicle Engineering – Проектирование специальных автомобилей) стали «Фокус ST170» и «Мондео ST220». Индекс расшифровывается просто: ST – это «Спортивные Технологии». Цифра – округленная мощность в лошадиных силах. К слову сказать, ST – не единственный лейбл, под которым будут продаваться «оспортивленные» «форды». Но машины с этим индексом станут наиболее распространенными, поскольку еще более заряженные RS – «Ралли Спорт» адресованы узкому кругу заказчиков, готовых серьезно поступиться комфортом ради уникальных характеристик.

СПОРТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

С обычным «Фордом-Фокус» мы уже хорошо знакомы – посмотрим повнимательнее на этот. Бросаются в глаза 17-дюймовые колеса с низкопрофильными шинами, оригинальная оптика основных и противотуманных фар, «сотовая» решетка передка, развитый спойлер на стыке крыши и пятой двери, одноцветные с кузовом молдинги и дверные ручки. Шильдики и внушительного диаметра выхлопная труба дополняют «малый джентльменский набор». Интерьер значительно богаче – приборная панель с белым фоном и электролюминесцентной подсветкой, дополнительные указатели температуры и давления масла, сиденья с развитой боковой поддержкой, металлические накладки на педалях – стиль выдержан безупречно. А поскольку ST170 предназначен не для экстремалов, которым достаточно одного лишь звука мотора, не забыта и серьезная аудиосистема с шестидисковым встроенным в панель чейнджером, семью динамиками и 290-ваттным многоканальным усилителем. Так же решен вопрос с желающими попотеть в комбинезоне из «номекса». Для остальных существует климатическая установка с большим цифровым дисплеем.

Но все это лишь антураж. Куда интереснее агрегаты «Форда-Фокус ST170». В первую очередь, двигатель «Дюратек ST», созданный на основе обычного двухлитрового мотора мощностью 130 л. с. Увеличение мощности на 43 л. с. без помощи наддува не превратило его в гоночный мотор, способный работать лишь на высоких оборотах. Измененная головка цилиндров с улучшенным охлаждением, увеличенный диаметр впускных каналов и клапанов, распределительные валы, оптимизированные на более высокие обороты, выпускная система увеличенного диаметра – все это традиционные признаки высокофорсированного мотора. Но «Дюратек ST» дополнительно оборудован впускными трубопроводами переменной длины и







«Фокус ST170» проще всего опознать по измененной оптике и низкопрофильным 17-дюймовым колесам.

Спортивные сиденья плотно держат тело, однако стоят довольно высоко.





Силовой агрегат – двухвальный «Дюратек ST» объемом 2 л и мощностью 143 л. с. плюс трехвальная шестиступенчатая коробка передач.

Неписаный закон жанра – циферблаты белого цвета.

регулировкой фаз впуска. В результате 85% крутящего момента доступно уже при 2200 об/мин.

Шестиступенчатая коробка передач «Гетраг», которая применяется на «Фокусе ST170», уже известна по «Ауди-ТТ». Благодаря трехвальной конструкции она намного короче, а «дополнительные» передачи получаются с помощью двух главных пар. Одна из них задействована на I, II, V и VI передачах, другая – на III, IV и задней.

По сравнению с обычным двухлитровым «Фокусом» изменилась и ходовая часть: пружины стали на 10% жестче, диаметр поршней в амортизаторах увеличен до 27 мм. Более жесткими стали полиуретановые втулки в задней «многорычажке». Стабилизаторы поперечной устойчивости остались прежними. А вот применение 17-дюймовых колес позволило установить внушительного размера тормозные механизмы с вентилируемыми дисками диаметром 300 мм спереди и 280 мм сзади.

КАК ЕДЕТ?

Пожалуй, это главный вопрос для того, кто присматривается к не совсем обычному «Фокусу ST170». В самом деле, минимальная цена этой машины – $24 820, а автомобиль, который побывал у нас на тесте, стоил все 27 590 долларов – более чем вдвое дороже базового.

Первое впечатление – самое главное, а «Форд-Фокус ST170» знает, как его произвести. Сиденья плотно охватывают даже отнюдь не полную фигуру, усилия на органах управления соответствуют ожиданиям, великолепная четкость работы шестиступенчатой коробки передач прямо-таки заставляет почаще браться за ее рычаги с металлическим набалдашником.

А если присидеться, то оказывается, посадка водителя ничем не отличается от той, что в обычном «Фокусе» – высокой и «городской». Это определенно не способствует чувству слияния с машиной. Несмотря на регулировку по высоте, недостаток неисправим – даже в нижнем положении водитель, льстиво считающий рост 176 см средним, сидит слишком высоко. В верхнем положении подушки его глаза оказываются вровень с верхним краем ветрового стекла. Зато садиться в автомобиль очень удобно.

Мотор весьма уверенно везет на низких оборотах, оживает примерно при 2500, бодро и равномерно раскручивается до внушительных 7300, радуя негромким, но хорошо поставленным «голосом». Передаточные числа, по-видимому, можно считать сближенными, лишь зная обыкновенные «фокусовские» ряды. Впрочем, двигатель с ровной характеристикой и шесть передач позволяют найти оптимальный режим практически для любых условий. Рулевое управление (2,9 оборота «от упора до упора») с регулируемым гидроусилителем оставляет очень благоприятное впечатление и в городе, и на умеренных загородных скоростях, но после 150 км/ч становится весьма «нервным», требуя от водителя постоянной концентрации и умения парировать реакции машины от неровной дороги.

На умеренных скоростях подвеска демонстрирует терпимость к российским дорогам. Мелкие неровности «Форд-Фокус ST170» проглатывает бесшумно и охотно. Даже слишком бесшумно, поэтому водителю следует помнить о дорогих колесах с шинами 45-процентного профиля и нежной боковиной. Зимние условия не дали оценить способности подвески и шин про-





На скользком покрытии водителя страхует система стабилизации – остается лишь указать ей рулем направление. Искушенные водители могут отключить электронику и уповать лишь на собственное умение.

Форсунки омывателя спрятаны в вырезе спойлера.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

FORD FOCUS ST170

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4152
ширина	1702
высота	1460
Снаряженная масса, кг	1239
Максимальная скорость, км/ч	215
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,2
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	7,2
городской цикл	12,4
Кузов	**хэтчбек**
Количество дверей	3/5
Число мест	5
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	поперечно Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	1988
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	127/173 7000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	196 5500
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	М6
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»
сзади	независимая многорычажная
Усилитель рул. управления	гидравлический
Размер стандартных шин	215/45R17
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые

тивостоять большим поперечным ускорениям, но и на гладком льду автомобиль, обутый в зимний «Мишлен-Пилот-Альпин», чувствовал себя довольно уверенно. Вмешательство системы стабилизации исключает заметные скольжения в повороте, но страхует от потери контроля над машиной. Впрочем, эту электронику можно отключить. Но тогда ответственность за поведение автомобиля полностью ложится на водителя – от него требуется умение поддерживать нужный угол заноса.

Дорожный просвет? По этому параметру «Форд-Фокус ST170» уступает обычному адаптированному «Фокусу». Но даже по неубранному дворовому проезду, в принципе, можно проехать, не задев спойлером. В общем, приемлемо для аккуратного водителя. Да-да – именно для него сделан этот автомобиль. «Беспечный ездок» вряд ли поймет компромиссы ST.

А те, кто ценит не только быстрый разгон, но и комфорт, и простор салона, и стильный внешний вид, наверняка заинтересуются «горячим хэтчбеком» от «Форда». Ведь только такие машины красят в эксклюзивный насыщенный синий цвет «Капри Блю».

Главное – запомнить: «Синий – это горячий». □

Редакция благодарит «ФОРД МОТОР КОМПАНИ» за предоставленный автомобиль.

«ЛИМУЗИН»

Супертест – сравнительные испытания восьми самых популярных в России машин гольф-класса ждет вас на страницах апрельского номера журнала «Лимузин», выходящего в издательстве «За рулем». Какая из них может стать наиболее выгодной покупкой – «Фольксваген-Бора», «Мицубиси-Каризма», «Шкода-Октавия», «Тойота-Королла», «Форд-Фокус», «Опель-Астра», «Ниссан-Алмера» или 307-й «Пежо» – ответ, как вы догадываетесь, вовсе не очевиден.

К апрелю эксперты «Лимузина» опробовали на ходу новейшую «Тойоту-Авенсис» второго поколения и модернизированный «Дэу-Нексия» с 16-клапанным двигателем, оценили роскошь «Роллс-Ройса-Фантом» ценой в треть миллиона долла-



ров и задор спортивного характера «Хонды-Аккорд»: в апреле она уже будет продаваться в России, притом по гораздо более доступной цене. Подробнейшим образом исследованы достоинства и недостатки «КИА-Соренто» – самого модного корейского вседорожника в ушедшем зимнем сезоне. Со страниц «Лимузина» вам посоветуют, как правильно выбрать тип кузова, мотор и комплектацию нового «Рено-Лагуна» и подержанного «Ауди-ТТ», какой тюнинг лучше всего подойдет вашей машине – поверхностный, косметический или глубокий, с серьезной переделкой мотора и шасси – и как надежней всего защититься от угона. И, наконец, для тех, кто решил купить «Шкоду-Суперб», – подробнейший десятистраничный рассказ обо всех плюсах и минусах этого автомобиля, которые необходимо знать будущему владельцу.

Не пропустите новый «Лимузин»!

АКТИВНЫЙ ОТДЫХ

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

С каждым годом корейский автопром надкусывает очередной кусочек лакомого пирога, предлагая то представительский класс, то дорогие автомобили для активного отдыха. Бороться на рынке вседорожников особенно сложно – предложение здесь едва не опережает спрос. А уж про дорогие машины этого класса и говорить нечего. Здесь не просто борьба конструкций или общего уровня продвинутости – впору говорить о борьбе концепций, идей, заложенных в основу автомобиля. Для чего он – для асфальта или бездорожья, больших скоростей или городской толчеи? Компромисс? Тогда тем более интересно – как его понимают те, кто создает современные машины на Востоке.

ЧТО ХОЧЕТ ПОТРЕБИТЕЛЬ

Знакомство со вседорожником лучше начинать с подвески и трансмиссии. Сразу настраиваешься на деловой лад – прикидываешь, на что можно рассчитывать.

По части подвески «Соренто», прямо скажем, неоригинален, и это скорее плюс. Два поперечных рычага спереди (верхние шаровые опоры интегрированы в рычаги) и зависимая балка сзади – таких нынче большинство. Приглядываемся повнимательнее. Стабилизаторов два – спереди и сзади; ходы подвески, судя по расположению буферов, совсем невелики. Спереди на сжатие вообще от силы 25–30 мм. На машине стоит нижняя рулевая рейка вместо какого-нибудь червячного редуктора. Сомнений нет, конструкторы пытались научить машину хорошо ехать. Да может ли быть иначе, если в автомобиль ставят и почти 200-сильную V-образную «шестерку». Попробуем?

Ключ на старт, др-рынь. Принято хотя бы думать, что в этот момент салон наполнится каким-то особым приятным звуком. У «Соренто» – не наполняется. При работе на холостых в машине тихо, и именно это нам сейчас приятно.

Чувство уюта подпитывают кожаный салон, негромкая музыка из комбинированной аудиосистемы – с приемником, кассетником и проигрывателем компакт-дисков. Кстати, магнитола – это, пожалуй, единственное, что не включено в комплектацию. Весьма вероятно, владелец захочет установить «музыку» посерьезнее. Ради бога: здесь ниша «двойной высоты» под наиболее дорогие системы, а в передних дверях – место под 16-сантиметровую акустику, опять же, не для средних запросов.

Стекла всех дверей и кресло водителя электрифицированы, разве что поясничный подпор и подголовник регулируются вручную. У руля также ручная регулировка по высоте.

Диапазон регулировки водительского сиденья не особо впечатляет, но для роста чуть выше среднего вполне хватит. Людям от 190 см и выше здесь вряд ли будет просторно. Далеко назад не уедешь, да и место для головы ограничено. Правда, в большей степени это касается модификации EX с люком в крыше – в более простом варианте на 3,5 см выше.

Салон достаточно широкий и длинный. У пассажиров сзади свободно коленям, есть воздух над головой. Досталось

КРАТКИЕ ДАННЫЕ

KIA SORENTO

- Выпускается в Корее с 2002 года.
- С октября продается в России с дизелем 2,5 л, 103 кВт/140 л. с. Оснащается механической пятиступенчатой коробкой передач (от $30 тыс.) или четырехступенчатым «автоматом» (от $31 тыс.). С января этого года появились вседорожники и с бензиновым двигателем 3,5 л, 143 кВт/195 л. с.
- Пока официальные дилеры предлагают 3,5-литровые машины только с автоматической коробкой передач и полным набором дополнительного оборудования за $42 тыс.







Сзади шикарно вдвоем или хорошо втроем.

Рабочее место водителя – строго, но роскошно.





Спидометр с двойной шкалой – «км/ч/мили/ч» перегружен цифрами.

Защита масляного радиатора – символическая.



и багажнику – 440 л для вседорожника не мало. Кстати, в нем предусмотрены четыре кольца для крепления груза.

Из малопривычных «прибамбасов» – возможность открывать вверх стекло пятой двери, кнопка складывания наружных зеркал и «крутилка» на передней панели для управления раздаточной коробкой вместо старого доброго, но не всегда удобно торчащего рычага. В машине нашли место три автомобильные розетки, не считая прикуривателя в передней панели. Одна – спереди, одна – сзади и одна – в багажнике. А еще... Впрочем, пора ехать.

ЧТО ЛЮБИТ АВТОМОБИЛЬ

Приятно давить на газ, когда под капотом чувствуется потенциал. Но машина не легкая – за две тонны снаряженной массы. Разгон ошеломляющим не назовешь, но «быстрым» или даже «стремительным» – в самую пору. «Автомат» из свежеспроектированных: работает без лишних задержек и, как большинство «коллег», особенно приятен при езде «в полпедали». Если захочешь сразу оказаться за горизонтом, почувствуешь небольшую паузу между самим «кик-дауном» и реакцией на него автомобиля – спустя полсекунды он перейдет на пониженную и активно зашевелит поршнями. При максимально интенсивном разгоне с места «автомат» и вовсе радует. Как положено, он раскручивает двигатель на каждой передаче до максимальных оборотов и быстро, без раздумий, переходит на следующую. Правда, когда обороты двигателя приближаются к красной зоне, его очень даже неплохо слышно в салоне.

Передач четыре. Стептроников, режима «спорт» и прочих современных «наворотов» нет. Однако выбрать ту или иную передачу самому не сложно. Если нажать кнопку «отключение овердрайва», останутся первые три. Если вместо «драйв» оставить селектор на цифре 2 или 1, машина послушно оставит столько передач, сколько вам надо.

На дороге КИА ведет себя примерно. Короткоходная, но весьма плотная подвеска не позволяет автомобилю крениться. Жесткое рулевое управление вызывает быструю и внятную реакцию машины на действия рулем. Сюда еще бы добавить переменное передаточное отношение рулевой рейки... Впрочем, кажется, я увлекся. Но раз начал, поясню.

К машине быстро привыкаешь: иногда, под соответствующее настроение, готов слегка пошалить – скажем, увидев снежок, запустить ее веером. Единственное, что заставляет задуматься – руль. У «Соренто» он обычный для вседорожника – примерно 3,7 оборота от упора до упора. У «драйверских» же машин баранку делают чувствительней. Впрочем, посчитаем это за лирическое отступление.

В трансмиссии у КИА может быть один из двух вариантов раздаточной коробки – или с постоянным задним приводом и возможностью жесткого подключения переднего (комплектация LX), или (комплектация EX) с системой TOD – Torque On Demand (момент по требованию). В последнем случае «передок» подключается электромагнитной муфтой, которая расположена в «раздатке». Оба варианта подразумевают понижающую передачу. Правда, автомобили с 3,5-литровым двигателем предлагают только в модификации EX.

НЕ АСФАЛЬТОМ ЕДИНЫМ

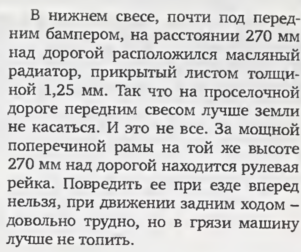
Умение ездить по шоссе, соответствующий багажник, хорошая тяговооруженность, не самый «острый» руль. Не кажется ли вам, что речь об эдаком автомобиле для путешествий? А если так, то раньше или позже встанет вопрос о преодолении тех самых последних километров, ради которых часто и покупают все-

дорожники. Как справится с ними «Соренто»?

Пока под ним всего лишь разбитый асфальт, будьте уверены, справится. По мелким неровностям и ямкам машина может ехать быстро, так что создает иллюзию очень энергоемкой подвески. Но на серьезной «пересеченке» более валкие «профессиональные» вседорожники с их огромными ходами подвесок дадут КИА фору. Такова плата за хорошую управляемость «корейца» на асфальте. Что будет в более экстремальных условиях?

Для ответа на этот вопрос не станем насиловать тестовый автомобиль. Просто еще раз осмотрим на яме днище.

Рама мощная, с несколькими поперечинами, прикрывающими всякую всячину, находится над дорогой на высоте 220 мм и выше. На таком же расстоянии от дороги редуктор заднего моста. Впечатляет. Под рычагами передней подвески чуть меньше – мы намерили 202 мм (официальный клиренс – 203 мм), что тоже очень даже хорошо. Но стоит сказать еще кое о чем.



В нижнем свесе, почти под передним бампером, на расстоянии 270 мм над дорогой расположился масляный радиатор, прикрытый листом толщиной 1,25 мм. Так что на проселочной дороге передним свесом лучше земли не касаться. И это не все. За мощной поперечиной рамы на той же высоте 270 мм над дорогой находится рулевая рейка. Повредить ее при езде вперед нельзя, при движении задним ходом – довольно трудно, но в грязи машину лучше не топить.

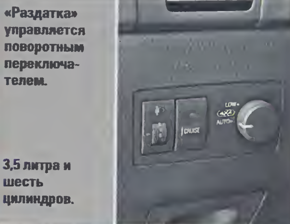
ПОДВЕДЕМ ИТОГ

Не посчитайте за банальность: «КИА-Соренто» – автомобиль для активного отдыха. Может, он и не удовлетворит каких-то туристов-экстремалов, но наверняка понравится тем, кто любит сорваться с места и махнуть куда-нибудь на выходные или в отпуск. На шоссе он приятнее многих более грозных на вид одноклассников, а на бездорожье потребует от водителя осторожности, хотя тоже не спасует. □



«Раздатка» управляется поворотным переключателем.

3,5 литра и шесть цилиндров.





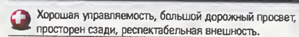
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

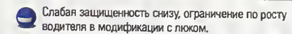
KIA SORENTO	2,5 л диз., мех. КП	3,5 л бенз., авт.
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4567	
ширина	1863	
высота	1732	
Радиус поворота, м	н. д.	
Снаряженная масса, кг	1957	2027
Полная масса, кг	2610	
Максимальная скорость, км/ч	170	н. д.
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,0	н. д.
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80	АИ-95/80
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU99/100):		
загородный цикл	6,9	н. д.
городской цикл	10,2	н. д.
Кузов		
Количество дверей	5	
Число мест	5	
Двигатель	дизель	бензиновый
Расположение, число цилиндров	Р4	V6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, см³	2497	3497
Степень сжатия	17,6	10,0
Мощность, кВт/л.с.	103/140	143/195
при об/мин	3800	5500
Макс. крутящий момент, Н·м	314	294
при об/мин	2000	3000
Трансмиссия		
Привод	на задние колеса с подключ. передних	
Коробка передач	М5	А4
Передаточные числа		
I	3,749	2,804
II	2,044	1,531
III	1,289	1,000
IV	1,000	0,705
V	0,794	–
з.х.	3,453	2,393
Главная передача	4,44	н. д.
Ходовая часть		
Подвеска:	со стабилизаторами	
спереди	на двойных поперечных рычагах	
сзади	зависимая (мост)	
Усилитель рул. управления	гидравлический	
Размер стандарт. шин	225/75R16	245/70R16
Тормоза:		
спереди	дисковые, вентилируемые	
сзади	дисковые, вентилируемые	

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- АБС
- Климат-контроль
- Круиз-контроль
- Регулируемая рулевая колонка
- Противотуманные фары
- Полноразмерное запасное колесо
- Кожаный салон
- Электропакет
- Подогрев сидений
- Колеса из легкого сплава

РЕЗЮМЕ


Хорошая управляемость, большой дорожный просвет, просторен сзади, респектабельная внешность.


Слабая защищенность снизу, ограничение по росту водителя в модификации с люком.

Автомобиль предоставлен фирмой «КИА-САНДОЛ». Информация о продаже – в разделе «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».

ЗАГЛЯНИ СЕБЕ В ГЛАЗА

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО АВТОРА

Игра прекратилась, как по свистку арбитра, мгновенно стих гомон над улочкой портовой окраины Гавра. Чернокожие гавроши застыли под щитом, провожая взглядами лупоглазую божью коровку. Продвинутые ребятишки, ничего не скажешь: ноль эмоций на многочисленные «Клио», «Саксо», «Пежо-206» – и мгновенная стойка на только появившийся в потоке «Ниссан-Микра». Любопытство, хотя не столь откровенное, заметно и в глазах взрослых французов – компактные автомобили здесь необычно популярны.

Особый интерес к «Микре» вызван не только яркой внешностью – прежняя модель была европейским бестселлером «Ниссана», ее тираж превысил 1,3 млн. шт. В соответствии с современными тенденциями новая модель заметно располнела: высота увеличилась на 90 мм, а колея – на 110 и 130 мм, превзойдя рекордные показатели «Ситроена-С3». Благодаря этому салон выглядит неправдоподобно просторным. Судите сами: много ли еще найдется автомобилей, даже более престижных классов, в которых над головой водителя остается около 170 мм пространства? Да и дверной проем такой, что даже жирафу не придется наклоняться. Сзади, конечно, пониже, но и здесь пара крупных мужчин не будет жаловаться на тесноту, подтягивая ноги к подбородку.









Спидометр до 200 км/ч – не такая уж бравада: «Микра» с механической коробкой гораздо резвее и разгоняется до 172 км/ч.



Просторный салон красив и функционален – в многоэтажном «бардачке» есть даже лоток для бумаг.



В центре блока управления вентиляцией – круглое окошко дисплея.

По большому счету, новая «Микра», особенно с пятидверным кузовом, вполне может претендовать на звание компакт-вэна. Например, заднее сиденье можно сдвинуть вперед на 200 мм, увеличив объем багажника с 237 до 371 л. Жаль только, что для перевозки крупногабаритного груза складывается лишь разрезная спинка. За неделю кочевой жизни сполна оценил продуманность многочисленных боксов, карманов и полок, где нашла свои места мелочевка, обычно тонким слоем «размазанная» по всему салону. Чего стоят трехэтажный «бардачок» с выдвижным лотком для бумаг-инструкций-атласов или вместительная корзина под откидывающимся пассажирским сиденьем. А боковые карманы сзади, оказывается, идеально подходят для двухлитровых пластиковых бутылок. Между прочим, интерьер «Микры» разрабатывался в европейском дизайн-центре «Ниссана», тогда как внешность – в Японии.

Однако функциональность – не единственное достоинство салона. Едва ли не больше покоряет его безупречный дизайн, вкус, с которым подобраны материалы и цвета, точность подгонки элементов – все то, что называют высоким стилем. Да вот хотя бы блок управления климатом: привычные вроде три кругляша, но боковые – словно вырезанные из слоновой кости клавиши, а посредине – окошко жидкокристаллического дисплея. Впрочем, в более простых комплектациях сохранено традиционное решение этого узла. Единственный, пожалуй, признак недорогого класса – голый кузовной металл вокруг заднего стекла.

Мой автомобиль в комплектации Acenta упакован, что называется, по самую антенну. Электроприводы стекол и зеркал – само собой. Климат-контроль, аудиосистема с шестью динамиками и вынесенным за руль управлением, борткомпьютер, информирующий о расходе топлива и пробеге на его остатке, четыре подушки безопасности, АБС – тоже не откровение. А как вам нравятся на машинке B-класса датчик дождя, электроусилитель руля переменной эффективности, системы стабилизации, экстренного торможения и распределения тормозных усилий? Или, например, «интеллигентный ключ»: на расстоянии 80 см «Микра» распознает хозяина и снимет блокировку замков, остается лишь нажать кнопочку на ручке и открыть дверь. Ключ в брелоке – только на аварийный случай, двигатель пускается поворотом переключателя на месте привычного замка зажигания. Из-за этой заумности знакомство с машиной началось с конфуза – ни двери открыть, ни мотор завести. Ну как ожидать таких «наворотов» от вроде бы простого автомобиля!

Знаете, что больше всего поразило в «Микре»? Ни за что не угадаете – сидя за рулем, можно наклониться вперед и увидеть свои собственные фары! Наибольший эффект упражнение дает ночью: потом приходится какое-то время вновь привыкать к темноте. Говорили, что выступающие пузырьки фонарей позволяют лучше чувствовать габариты – мне так не показалось, ведь перед



Задние места на удивление просторны для столь компактного автомобиля.

Подвинув сиденье, багажник можно увеличить более чем в полтора раза.



КРАТКИЕ ДАННЫЕ

NISSAN MICRA

■ Модель «Микра» присутствует в производственной программе «Ниссана» с 1992 года, а десять лет спустя появилось ее второе поколение.

■ Переднеприводный автомобиль, относящийся к европейскому B-классу, выпускается в Англии с кузовами трех- или пятидверный хэтчбек. Оснащается бензиновыми моторами 1,0; 1,2; 1,4 л или 1,5-литровым турбодизелем в двух вариантах. Коробки передач: пятиступенчатая механическая, а для бензиновых моторов (кроме 1,0 л) – и четырехступенчатая автоматическая.

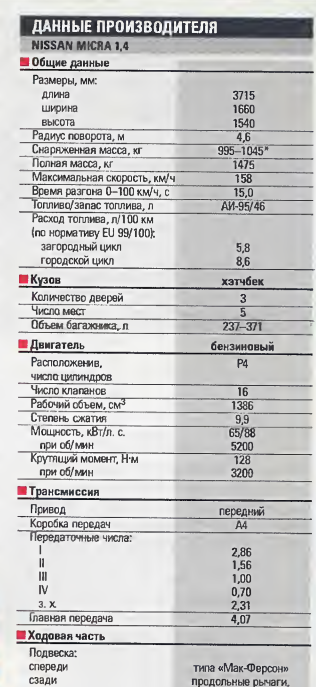
■ С марта нынешнего года «Ниссан-Микра» 1,2 и 1,4 л продается в России по цене от 13,3 тыс. долл.

фарами еще добрых четверть метра капота и бампера.

Техническая начинка «Микры» не столь революционна, как внешность: поперечно расположенный мотор, передний привод, спереди – «мак-ферсоны», сзади – продольные рычаги с упругой поперечной балкой. Жесткая и короткоходная подвеска честно передает на копчик водителя всю информацию о качестве покрытия и идеально подходит для отличных европейских дорог – ни кренов, ни раскачки. Да еще низкопрофильные пятнадцатидюймовые колеса с минимальным боковым уводом. Распробовав это сочетание, позволяю себе иногда развлекаться, проходя любимые французами круговые развязки почти в режиме переставки – рывок руля вправо-влево-вправо и «Микра», пискнув шинами, пролетает круг, почти не снижая скорости.

А вот в силовых упражнениях 1,4-литровый мотор и автоматическая коробка передач, увы, не лучшее сочетание. Нет, старт со светофора удается неплохо, да и маневренность в городе трудно переоценить – диаметр разворота всего 9,2 м! Но обгоны в режиме «наступил и выстрелил» не получаются, а на автостраде приходится держаться правых рядов и «пилить» со скоростью 100–120 км/ч. Немало, конечно, но обидно, ведь «мимо пролетают дорогие лимузины» и все такое... Если долго упираться, можно раскочегарить и до полутора сотен, но запаса под педалью нет, на любом даже очень пологом подъеме «Микра» сникает, «автомат» переходит на III передачу, заставляя мотор держать надсадные шесть тысяч оборотов. Ну и ладно, тише едешь – толще будет кошелек: экономичный силовой агрегат и блокировка гидротрансформатора в режимах равномерного движения позволили за две с лишним тысячи километров пробега получить средний расход бензина всего 6,9 л/100 км. Могло быть и ниже, да на больших скоростях приходится доплачивать за высокий потолок и большую площадь поперечного сечения. Кстати, из-за этого же машинка очень чувствительна к ветру и шарахается от проносящихся мимо фур.

Не успела «Микра» засветиться на дорогах Европы, как с марта начались ее поставки в Россию. Специальной адаптации не предусмотрено, лишь стандартный пакет для северных регионов: бачок омывателя увеличенного объема, омыватель фар, подогрев сидений и зеркал. В Европе самая дешевая машина с литровым мотором стоит 9990 евро, тестовая – 14 410 евро, включая 1000 евро за «автомат» и 320 евро за металлик. У нас продаются только «микры» с моторами 1,2 и 1,4 л. Диапазон цен – от 13,3 тыс. до 18,0 тыс. долл. в зависимости от комплектации. Трехлетняя или на 100 тыс. км гарантия и стандартно высокое качество «Ниссана» прилагаются.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

NISSAN MICRA 1,4

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	3715
ширина	1660
высота	1540
Радиус поворота, м	4,6
Снаряженная масса, кг	995–1045*
Полная масса, кг	1475
Максимальная скорость, км/ч	158
Время разгона 0–100 км/ч, с	15,0
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/46
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	5,8
городской цикл	8,6
Кузов	**хэтчбек**
Количество дверей	3
Число мест	5
Объем багажника, л	237–371
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1386
Степень сжатия	9,9
Мощность, кВт/л. с.	65/88
при об/мин	5200
Крутящий момент, Н·м	128
при об/мин	3200
Трансмиссия	
Привод	передний
Коробка передач	А4
Передаточные числа:	
I	2,86
II	1,56
III	1,00
IV	0,70
з. х.	2,31
Главная передача	4,07
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	продольные рычаги, упругая поперечина
Усилитель рул. управления	электрический
Размер стандартных шин	175/60R15
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные

*В зависимости от комплектации.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- АБС
- Подушки безопасности водителя и пассажира
- Система стабилизации
- Боковые подушки безопасности
- Климат-контроль
- Регулируемая рулевая колонка
- Противотуманные фары
- Аудиосистема

РЕЗЮМЕ

\+ Высокая маневренность, просторный функциональный салон, стильный интерьер, хорошая шумоизоляция, отличное качество изготовления.

– Посредственная динамика с «автоматом», ограниченная энергоемкость подвески, высокая цена в России.



«Ниссан-Микра» выглядит весьма компактным, хотя он едва ли не самый высокий и широкий в своем классе.

Над фарами возвышаются пузырьки «габаритов».

ОДИН И ВОСЕМЬ

СЕРГЕЙ МИШИН

Двигатели рабочим объемом 1800 $см^3$ разработаны для мелкосерийного производства в ОПП. Подготовлено два варианта – восьми- и шестнадцатиклапанный, с индексами 21118 и 21128 соответственно. Ориентированы они в первую очередь на «представительские» автомобили ВАЗ-21108 «Премьер» и уже после – на обычные «десятки».

ГЕОМЕТРИЯ

Добавить к объему двигателя сотню-другую кубиков – самый верный способ повысить его мощностные показатели без ущерба для долговечности и надежности. При этом характер мотора, как правило, меняется к лучшему. Примером могут служить 1,8-литровые моторы «десятого» семейства. Здесь для увеличения объема с 1,5 до 1,8 л одновременно изменили диаметр цилиндра D (с 82 до 82,5 мм) и ход поршня S. Таким образом, двигатель из короткоходного (S/D=0,87) стал длинноходным: S/D=1,02. Цифры эти важны, разумеется, не сами по себе – за ними стоят конкретные особенности конструкции. Известно, что длинноходные двигатели отличают высокая корпусная жесткость, небольшая удельная масса, экономичность и возможность управления эффективными показателями (мощностью и крутящим моментом) в широком диапазоне оборотов.

При диаметре цилиндров 82,5 мм конструктивный запас «восьмерочного» межцентрового расстояния 89 мм еще не исчерпан, однако дальнейшее увеличение диаметра потребовало бы металлической прокладки головки блока. Ход поршня 84 мм позволил «вписаться» в существующий блок цилиндров объемом 1,6 литра.

Правда, возросло и другое геометрическое соотношение – R/L (радиуса кривошипа к длине шатуна). Оно в первую очередь характеризует нагруженность пары трения поршень-цилиндр. С его увеличением возрастают силы



инерции второго порядка, практически неуравновешенные в рядных четырехцилиндровых двигателях. Получается, чем выше эта цифра, тем больше нагруженность двигателя и ниже его ресурс.

Но бороться за снижение нагруженности и увеличение ресурса можно не только «играя» отношением R/L. Хороший способ – снизить массы поршней и шатунов.

ЖЕЛЕЗО

Благодаря существенному уменьшению высоты поршня его масса в новом моторе почти в полтора раза меньше, чем аналогичной детали двигателя 2112. Это позволило значительно облегчить шатун и поршневой палец. Отпала необходимость в балансировоч-

ных бобышках. Ради снижения механических потерь диаметр шатунной шейки коленчатого вала уменьшен с 47,8 до 41,5 мм. А чтобы вкладыши идеально ложились в свои постели и крышка шатуна вставала без малейших перекосов, приняли технологию «колотого» стыка между шатуном и его крышкой. В итоге масса нового шатуна также уменьшилась в полтора раза.

Теперь о коленвале. От серийного его отличают не только меньшие шатунные шейки. За счет оптимизации формы снижена масса противовесов. При этом уровень шумов и вибраций нового двигателя остался на уровне полуторалитрового мотора.

Будет и спортивная версия с доработанными впускной и выпускной системами и фазами газораспределения. Показатели такого мотора должны возрасти примерно в 1,3–1,4 раза, но с соответствующим уменьшением ресурса.

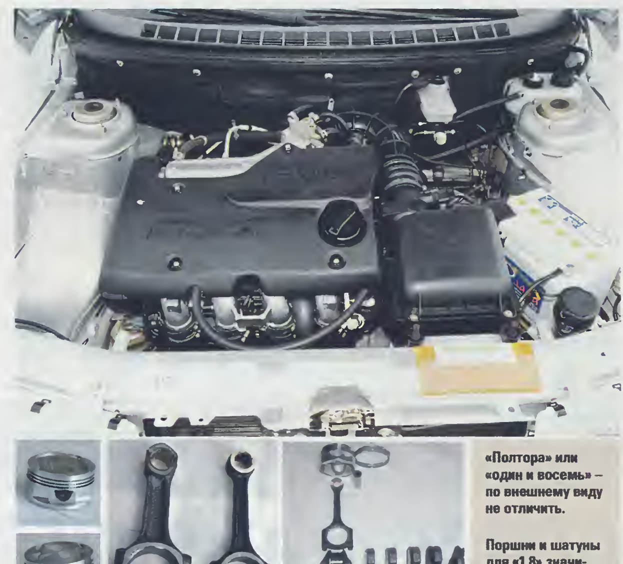
Все модификации созданы только во впрысковом варианте. Контроллер – «Январь-5,1» с оригинальными калибровками. Ресурс и показатели моторов 21118 и 21128, представленные в таблице, уточняются в ходе доводочных работ.

СУБЪЕКТИВНО

Солидная «сто восьмая» с шестнадцатиклапанником при старте буквально срывается с места и легко набирает скорость. Разгон ровный, уверенный, без выраженного подхвата в зоне 3000 об/мин, характерного для полуторалитрового шестнадцатиклапанного мотора. Но это не самое впечатляющее – здесь все закономерно. Гораздо важнее тяговитые «низы»: они позволяют легко трогаться со второй и даже с третьей передачи. Водителю прощается даже не слишком плавное включение сцепления.

Исчез обычно ощутимый разрыв между первой и второй передачами, характерный для «самар» и «десяток». Правду говорят, что хороший тяговитый мотор менее требователен к тщательности подбора передаточных чисел трансмиссии.

Отпускная цена автомобиля ВАЗ-21218 в базовой комплектации с двигателем 21128 – 225 тысяч рублей, это на 13 тысяч дороже, чем с обычным 2112.



«Полтора» или «один и восемь» – по внешнему виду не отличить.

Поршни и шатуны для «1,8» значительно легче обычных «десятых».





Деревянные вставки в отделке дверей, обтянутый натуральной кожей руль, светлые сиденья и бархат обивки, обновленная панель приборов, эффектные, облегченные педали – скоро такой салон с изысканной отделкой войдет в перечень опций для ВАЗ-21108 «Премьер».

МОТОРЫ ВАЗ ОБЪЕМОМ 1,8 Л

	21118	21128
Степень сжатия	9,3	10,3
Максимальная мощность, кВт	65	74
при об/мин	5000	5200
Крутящий момент, Н·м	154	162
при об/мин	2900	3200

ОСНОВЫ БУХУЧЕТА

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Согласитесь, мы любим, что побольше и помощней. Немногие из соотечественников спешат пересесть на компактные машины. Да и автомобили классом повыше со скромными моторами не очень-то берут.

Прежде минимальным двигателем для «Мицубиси-Каризма» был 1,6-литровый агрегат мощностью 76 кВт/103 л. с. Теперь «с нижнего края» подоспело подкрепление – 16-клапанный мотор объемом всего 1,3 л, хорошо известный по прежнему «Мицубиси-Спейс Стар». Достаточно ли для «Каризмы» скромных по нынешним временам 60 кВт/82 л. с.? Что важнее – водительские амбиции или здоровый прагматизм?

Базовый «Мицубиси-Каризма-Эко» стоит $13 650. Это на 1340 долларов меньше, чем самый дешевый вариант с двигателем 1,6 л. В стандартную комплектацию входят две подушки безопасности, кондиционер, магнитола с четырьмя динамиками, гидроусилитель руля, центральный замок и передние стеклоподъемники. Отличие варианта «Эко» в первую очередь в моторе, да кузов – только седан.

Немногие фирмы рискуют предлагать на нашем рынке сравнительно большой седан С-класса со столь скромным по объему двигателем. Под капотом у конкурентов редко встретишь меньше полутора литров. В стане малолитражек остаются лишь «Рено-Меган Классик» и «Тойота-Королла», хотя и у них на 100 кубиков больше. Что же в таком случае осталось от динамики «Мицубиси»? Сомнения понятны, ведь даже с более мощным двигателем «Каризму» не относили к лидерам.

Однако город быстро меняет представление о машине. Очень уверенное трогание с места, хороший разгон до 80 км/ч, да и после этой отметки темп набора скорости оставляет вполне приятное впечатление. Что-то здесь не так – вот и первые две передачи «выкручиваются» подозрительно быстро.

Заглянем в техническую характеристику. Главная пара 4,21 вместо 4,07 – понятно, но пока не очень убедительно. Надо смотреть глубже – не должен столь маленький мотор уверенно разгонять автомобиль снаряженной массой 1170 кг. Ах вот в чем дело – две первые передачи у «Каризмы-Эко» заметно короче:





Кондиционер и магнитола – в стандартной комплектации.

Мотор: старый знакомый на новом месте.

3,73 против 3,36 на первой и 2,05 против 1,86 на второй. Что ж, теперь верю…

Пока солнце не растопило лед на динамометрической дороге полигона, основными аргументами в спорах о динамике разгона становятся показания естественного акселерометра водителя. Вкратце они таковы: до 120 км/ч разница в динамике по сравнению с «обычной» «Каризмой» невелика. Но, конечно, чудес не бывает – «экономичная» по заводским данным проигрывает в разгоне до 100 км/ч полторы секунды. По-настоящему заметной разница становится, когда пытаешься разогнать полностью груженный автомобиль выше 120 км/ч. Здесь мотор уже не взбодрить «короткими» передачами.

Впрочем, довольно об очевидном. Вспомним, что суффикс «Эко» в названии модели означает «экономичность». Если верить бортовому компьютеру, расход бензина АИ-95 в толчее столичных пробок составил менее 9 л/100 км. А за городом упал до 5,5 л/100 км. Неплохо, и что совсем удивительно, очень похоже на заводские данные, хотя московская езда часто бьет все рекорды. Есть ли еще отличия у «экономичной» «Каризмы»?

Ни в комфорте, ни в управляемости особенностей мы не нашли. Те же обширный багажник, большие 15-дюймовые колеса. Да и нетипичные для японских автомобилей сиденья – большие, удобные – тоже никуда не делись. Даже характер двигателя очень похож на «большого 1,6-литрового брата». Ровная тяга снизу и небольшой, но заметный подхват около 4000 об/мин. Только у этой отметки шум двигателя становится заметным. Даже при весьма активном стиле езды «достает» скорее положение стрелки тахометра, нежели реальный звуковой фон.

Итак, вопрос: стоит ли автомобиль с меньшим на 298 см³ рабочим объемом двигателя 9-процентной скидки? На наш взгляд – стоит. Потерял он совсем немного, зато приобрел экономичность, превосходящую даже двигатель GDI с непосредственным впрыском бензина. Ах, вы бы хотели, чтобы он вовсе ничего не потерял? Тогда вам не к дилерам «Мицубиси», а к Гарри Поттеру в Хогвардс. Порой полезно читать менее модные книжки – скажем, «Основы бухгалтерского учета». □



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MITSUBISHI CARISMA ECO

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4475
ширина	1710
высота	1405
Снаряженная масса, кг	1170
Максимальная скорость, км/ч	175
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,1
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	5,2
городской цикл	8,4
Двигатель	бензиновый
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1299
Мощность, кВт/л. с.	60/82
при об/мин	5000
Крутящий момент, Н·м	120
при об/мин	4000
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	M5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»
сзади	независимая, много-рычажная
Усилитель рулевого управления	гидравлический
Размер стандартных шин	195/60R15
Тормоза:	с усилителем
передние	дисковые, вентилируемые
задние	дисковые

Редакция благодарит ЗАО «РОЛЬФ-ХОЛДИНГ» за предоставленный автомобиль. Информация о продаже – в разделе «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».



ДИЗЕЛЬНЫЙ ДУПЛЕТ УАЗА

АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ, ВАДИМ КРЮЧКОВ. ФОТО: ВАДИМ КРЮЧКОВ

Русский язык славится двойным значением некоторых слов. Например, «проходимец» по отношению к человеку – отзыв нелестный, а вот для транспортного средства эта характеристика положительная: значит, проходимость повышенная. Данный эпитет как нельзя лучше подходит отечественным УАЗам. Но оказывается, резервы ульяновских вседорожников еще не исчерпаны.

СЕРДЦЕ «ЭКСТРЕМАЛА»

Дело в том, что при штурме автомобилем гиблых мест успех зависит не только от геометрических параметров шасси, развесовки, характеристик трансмиссии и шин, но и от тяговых способностей двигателя. Ощутить это в полной мере могут те, кто поездил без дорог на разных машинах. Непосвященным поясним: в подобных условиях приоритетна так называемая эластичность двигателя, то есть не столько мощность, сколько величина и характер изменения крутящего момента. В большинстве случаев при одинаковом литраже дизельные двигатели (особенно безнаддувные – «атмосферники») по этому показателю имеют преимущества перед бензиновыми.

Однако до недавнего времени отечественный автопром предоставлял весьма ограниченный выбор даже бензиновых моторов малого и среднего литража. Что уж говорить о дизелях, нехватка которых стала особенно заметна при возросшем спросе на коммерческие автомобили. Попытки комплектовать отечественные машины импортными

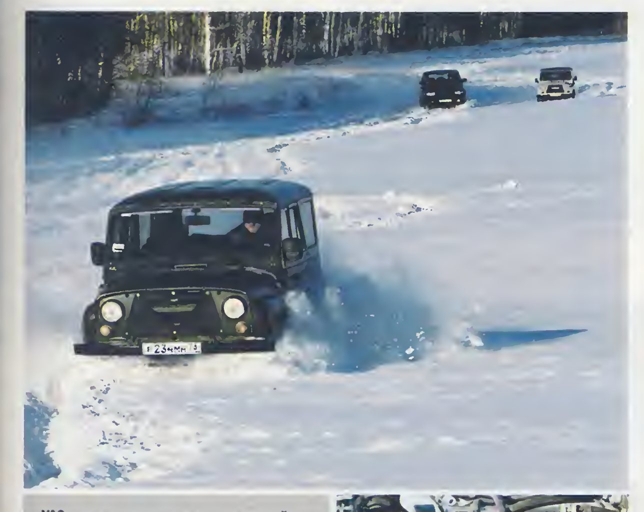


силовыми агрегатами вздували цену почти вдвое, снижая потребительский интерес и сводя на нет остальные преимущества.

Поэтому, получив известие из Ульяновска о возможности опробовать автомобили с дизельными двигателями – отечественным ЗМЗ-514 и польским «Андория 4СТ90» в сравнении с серийным бензиновым ЗМЗ-409 – мы немедленно отправились в командировку.

ОТ ТЕОРИИ К ПРАКТИКЕ

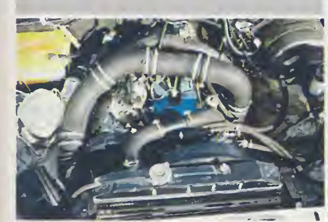
Ярким солнечным утром тестовые автомобили выстроились на живописном холме недалеко от местной кроссовой трассы. В наше распоряжение были предоставлены УАЗ-31514-10 и УАЗ-31608 с отечественным турбодизелем ЗМЗ-514, УАЗ-315123 с польским 4СТ90 «Андория» и УАЗ-315195 с бензиновым двигателем ЗМЗ-409. Процесс прокладки тестового маршрута и демонстрация возможностей автомобиля на склонах лесного массива, покрытых 50–70-сантиметровым слоем снега, произвели сильное впечатление. Еще бы, ведь за рулем начальник заводского испытательного центра с огромным опытом внедорожной езды и безумно влюбленный в родной УАЗ. Внешняя легкость оказалась обманчивой – с первых метров самостоятельной поездки понимаешь, что эти автомобили созданы для




УАЗы на трассе ресурсных испытаний.

Отечественный турбодизель (слева внизу).

Польская «Андория» анфас и в профиль (справа).





настоящих мужчин. Управлять ими непросто, но тем сильнее удовольствие. Пушистые ветви сосен над небольшими полянками, искрящийся на солнце девственный снег манили к себе, как бы предлагая отдохнуть у жаркого костра и насладиться окружающей красотой под чашечку... чая и питочку ароматного шашлыка. Но работа – в первую очередь.

Избороздив склоны ближайших холмов, перебираемся на маршрут ресурсных испытаний – вдоль перелесков по краю огромного поля. Это уже равнина, но тоже бездорожье, с плотным настовым снегом. О том, что здесь проходят испытания, свидетельствуют глубокие жесткие колеи. Трасса тяжелая и коварная, не прощает горячности и суеты. Опытный водитель-испытатель редко упускает машину из колеи, но, совершив такую ошибку, в большинстве случаев выбирается самостоятельно, даже не покидая кабины, путем умелой «раскачки» автомобиля без пробуксовки колес. Неопытный – в лучшем случае, вынужден поработать лопатой.

Завершаем тестирование сравнением динамических качеств автомобилей уже в сумерках на вымороженном, но сухом асфальтовом шоссе Ульяновск–Сызрань. Проводить собственные замеры на дороге общего пользования было бы некорректно – нужен полигон и плюсовая температура. Поэтому, полагаясь на результаты, представленные заводскими специалистами (см. табл.), и проанализировав собственные ощущения, сформулируем предварительное мнение о плюсах и минусах представленных двигателей. Чтобы понять разницу в полной мере, нужно поездить на автомобилях дольше и в различных условиях – как говорят профессионалы, «пожить» с автомобилем.

Абстрагировавшись от различий машин по уровню шума, плавности хода, наличию или отсутствию гидроусилителя руля, сосредоточимся на возможностях двигателей.

ГДЕ ОН, ИДЕАЛ?

Плюсы и минусы каждого из двигателей приведены в визитных карточках – здесь же выскажем субъективные ощущения. Короче говоря, кому какой двигатель выбрать.

Тем, кто не доверяет новомодным техническим решениям, кто привык обходиться без автосервисов и вдобавок не часто выбирается на ровный асфальт, стоит обратить внимание на «Андорию». Проверенный годами атмосферный дизель обещает вести себя довольно предсказуемо, поскольку неприхотлив к топливу и обслуживанию. На бездорожье он не потребует от водителя особого мастерства и простит ему ряд ошибок в работе с педалью газа. Но на шоссе УАЗ-315123 с его четырехступенчатой коробкой чудес не покажет – про скорость и экономичность лучше не думать.

Приверженцы прогресса, временами съезжающие с асфальта на грунт, конечно же, будут присматриваться к машинам с ЗМЗ-514. Однако напоминаем – мотор, скажем так, молодой и неопытный: как он поведет себя в эксплуатации, не знает никто. Но если подобные трудности вас не смущают, то наградой будут хорошая динамика и высокая топливная экономичность в езде по магистралям. Во внедорожных упражнениях он все же уступает «поляку».

«АНДОРИЯ» 4СТ90

- Выпускается одноименным польским заводом. Прямой потомок именитого английского «Перкинса».
- Рабочий объем – 2, 417 л; диаметр цилиндар х ход поршня – 90х95 мм; степень сжатия –26.
- Масса в сборе с картером и сцеплением – 258 кг.
- Безнаддувный (атмосферник), максимальная мощность – 63,5 кВт/86 л. с. при 4000 об/мин.; максимальный крутящий момент – 183 Н·м при 1800 об/мин.

+ Характеристика крутящего момента удобна для езды по бездорожью. Неприхотлив.

– Худшие в сравнении с ЗМЗ-514 динамика разгона и топливная экономичность.

ЗМЗ-514

- Турбодизель Заволжского моторного завода.
- Рабочий объем – 2,24 л; диаметр цилиндра х ход поршня – 87х94 мм; степень сжатия 19,5.
- Масса – 225 кг.
- Максимальная мощность без промежуточного охлаждения наддуваемого воздуха – 72 кВт/98 л. с. при 4200 об/мин; максимальный крутящий момент – 216 Н·м при 2500 об/мин.

+ Умеренный аппетит при лучшей, чем у «Андории», динамике.

– Уступает «поляку» в тяговитости.

ЗМЗ-4092.10

- Бензиновый двигатель Заволжского моторного завода.
- Топливо – бензин АИ-93.
- Рабочий объем – 2,69 л; диаметр цилиндра х ход поршня – 95,5х94 мм; степень сжатия – 9,0.
- Масса – 195 кг.
- Максимальная мощность – 94,1 кВт/128 л. с. при 4400 об/мин; максимальный крутящий момент – 217 Н·м при 2500 об/мин.

+ С ним УАЗы быстрее и динамичнее.

– Относительно высокие расходы топлива и не оптимальный для «проходимца» характер.

Характерный дымок из глушителя при троганье в рыхлом снегу сразу же выдает дизель.

По целине? Запросто!



Тем, кто боится зимних проблем с дизтопливом и к тому же не рассчитывает постоянно ездить по бездорожью, остается уповать на мощь и надежность заволжского мотора ЗМЗ-409. Двигатель серийный, основная часть «детских» проблем решена, да и динамика машины «на уровне». Из недостатков отметим, конечно же, худшую топливную экономичность – и расход повыше, и бензин дороже дизтоплива.

Остается добавить, что розничные цены дизельных УАЗов на сегодняшний день составляют: 31512 с «Андорией» – 195 тыс. руб., 315143 с тем же двигателем – 200 тыс. За автомобиль 31514 с ЗМЗ-514 придется выложить 200 тыс., а вот «Симбир» УАЗ-31608 с заволжским дизелем обойдется в 280 тыс. руб.

А теперь подведем черту. Сам факт появления дизельных моторов на конвейере УАЗа гарантирует машинам повышение спроса на внутреннем рынке. Мало того, вседорожники с дизелями, выполняющими современные требования к токсичности выхлопа, расширят и географию экспортных поставок. Ведь к ульяновским машинам проявляют интерес в таких странах, как Ангола, Афганистан, Иран, Кения и Македония. □



РЕЗУЛЬТАТЫ ДОРОЖНЫХ ИСПЫТАНИЙ

Модель автомобиля, двигатель	Расход топлива в установившихся режимах, л/100 км при скорости, км/ч				Скоростные показатели			
					максимальная скорость, км/ч	время разгона, с		
	50	70	90	120		на пути 400 м	на пути 1000 м	до 100 км/ч
315195 ЗМЗ-409	8,2	10,1	12,2/11,3*	18,2/17,5*	137/126,3*	20,0	40,0	19,8
315123 «Андория Моторпал»	7,1	9,05	11,9	19,5	120,0	24,0	45,8	32,0
31514-10 ЗМЗ-514	6,2	8,0	11,5/10,1*	19,9/16,2*	125,1/118,4*	23,6	43,8	28,0
31608 ЗМЗ-5143.10	5,4	6,8	9,91/8,3*	15,2/12,5*	126,3/139,5*	22,1	40,8	22,4

**Цифры через «/» соответствуют данным, полученным на IV и V передачах.*

«ТАВРИЯ» сНОВА?

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ



ТО ВЗЛЕТ, ТО ПАДЕНИЕ

ЗАЗ – марка в России почти исчезнувшая: можно день проездить и не встретить. За годы, прошедшие с развала Союза и прекращения поставок, юркие «таврии» успели прожить свой недолгий ресурс, а неспешные «запорожцы» зарастают пылью в гаражах и потихоньку мигрируют на свалки. Не лучше обстояло дело и на Украине – качество катастрофически снижалось, производство падало. Но в 1998 году СП «АвтоЗАЗ-Дэу» вдохнуло новую жизнь в умирающий завод. Объемы выпуска пошли вверх, а желание восстановить репутацию оказалось столь велико, что объявили даже о выпуске «Таврии-Нова». Впрочем, по мировым меркам, новизна вряд ли тянула даже на рестайлинг – различить «нову» и «стару» можно только на расстоянии вытянутой руки. Уместнее говорить об исправлении недостатков, улучшении качества, повышении потребительских свойств – в этом смысле машина действительно стала на голову выше. А если так, почему бы не вернуть утраченные позиции на гигантском автомобильном рынке России? Тем более, что пробел между «оками» и «ладами» остался незаполненным – городских компактов B-класса российский автопром не выпускает.

Для снижения таможенных расходов был образован Нижегородский автосборочный завод, на шести постах которого крупноузловым методом можно собирать до 120 машин в месяц. Однако возникли проблемы со сбытом – из тридцати машин, собранных в июне-июле прошлого года, за восемь месяцев продана лишь... одна. Не помогло даже снижение цен с первоначальных 113 и 118 тыс. руб. (соответственно, за «Таврию-Нова» и «Славуту») до 84,5 и 89,9 тыс. Может, машины не стоят таких денег? Чтобы решить, познакомимся с ними поближе.

КРАТКИЕ ДАННЫЕ

«ТАВРИЯ»

- Семейство переднеприводных «таврий» ведет историю с 1987 года.
- Основная модель – трехдверный хэтчбек ЗАЗ-1102.
- Позже были разработаны универсал ЗАЗ-1105 «Дана» (сейчас не выпускается), пятидверный лифтбек ЗАЗ-1103 «Славута», грузовой и полугрузовой фургоны ЗАЗ-11026 и 11024, а также пикап ЗАЗ-110557.
- Привод – передний, двигатели – бензиновые объемом 1,1 и 1,2 л, коробка передач – механическая пятиступенчатая.
- Летом 2002 года первая партия машин собрана на Нижегородском автосборочном заводе.
- Цены: «Таврия-Нова» – 84,5 тыс. руб.; «Славута» – 89,9 тыс. руб.

Благодаря малой массе «Таврия» весьма динамична.

О ЛЮБВИ

Давным-давно была у меня синяя «восьмерка» – именно она вспомнилась, когда увидел «Таврию-Нова» ЗАЗ-110217. Те же цвет, силуэт, две большие боковые двери, черный «подбородок» бампера, а сзади и вовсе не отличить, даже фонари похожи. Лишь чуть поменьше. Или это я вырос? Машинка высоко стоит на тринадцатидюймовых колесах, выглядит поджарой и динамичной.

«Славута» ЗАЗ-110307, конечно, смотрится богаче: пять дверей, окрашенные бампера, лючок на горловине бензобака, повторитель стоп-сигнала, в спинке заднего сиденья есть даже отверстия для подголовников – без них самих. Но пока-

жите мне человека, который нарисовал бедняжке такой неуклюжий профиль, такие тяжеловесные колесные арки и задние стойки? Я хочу посмотреть ему в глаза – он не любил эту машину.

Ее любил технолог. И маляр. И сборщик. Нет, это что-то из Фрейда – я, собственно, хотел сказать, что кузовные элементы тщательно подогнаны, машина хорошо покрашена и аккуратно собрана. Да и двери можно захлопывать мягко и непринужденно, без остервенения. Хотя нет: сзади слева дверь чуть «прикусывает» уплотнитель.

ПРОСТЕНЬКО, НО СО ВКУСОМ

Знаете, какой автомобиль напомнили салоны новых ЗАЗов? Не «Жигули», не «Оку», не «Волгу», а «ФИАТ-Пунто». Здесь нет вопиющей дешевизны обивок из «кожи молодого дерматина», но нет и кичливого велюра, резко контрастирующего с торчащими головками саморезов и покоробленным разномастным пластиком. Цезарю – цезарево, а салоны недорогих иномарок именно так и выглядят: без претензий, просто, иногда до утилитарности, но щелей не видно, обивочка из «веселенького ситчика». В общем, как минимум, не хуже отечественных автомобилей, а кое в чем и получше. Ну вот, сглазил – нажал на сигнал, а клавиша возьми и вывались из ступицы руля…

Что до утилитарности – это есть, не отнять. Приборов минимум-миниморум: спидометр да указатели количества топлива и температуры. Из-под руля торчат тонюсенькие палочки переключателей – такие бесхитростные, что слеза прошибает. Пяток ручек-выключателей просто затерялся на просторах передней панели, хотя, будем справедливы, щелкают они бодро, выпасть из гнезд не норовят. Удивительное сочетание: есть электрокорректор фар, но нет очистителя и даже обогревателя заднего стекла – это уж скупердяйство. Впрочем, штатное место для очистителя и подштамповка в спойлере «Новы» имеются, вот где простор для тюнинга! Еще один необъяснимый факт – внутренние дверные ручки на обеих машинах похожи, но у «Славуты» они удобные, ухватистые, а у «Новы»… Интересно, в какую сторону сгибались пальцы конструктора?

Вариант «люкс»: пять дверей, салон чуть богаче, багажник просторнее.

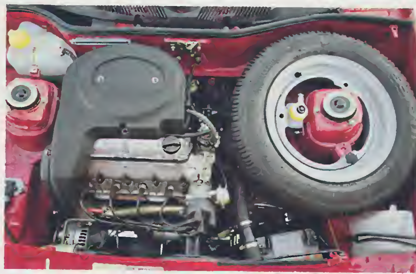






БОЛЬШОЙ МАЛЕНЬКИЙ АВТОМОБИЛЬ

За рулем, при своих 180 см, я устроился вполне удобно, сверху еще осталось место для кепки. Кресла достаточно жесткие, но неплохо держат седока, на дверях отштампованы подлокотники. Фотограф справа чуть сполз вниз и, разложив два метра своих суставов, удивленно присвистнул: «Слушай, это первый нелимузин, где я могу свободно вытянуть ноги!» Сзади куда теснее: сам за собой сижу, как эмбрион: рад бы обнять коленями спинку, да тесновато, макушка уперта в сталь поперечины под тонким винилом. Нет, назад – только изящных женщин и детей среднего школьного возраста. При внутренней ширине 1300 мм таких пассажиров там и трое поместится.





Приборов лишь самый минимум.

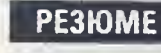
Карбюраторный МеМЗ-2457 объемом 1,2 л развивает 43 кВт/58 л. с.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

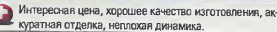
ЗАЗ	«Таврия-Нова» ЗАЗ-110217	«Славута» ЗАЗ-110307
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	3708	3980
ширина	1554	1578
высота	1410	1425
Радиус поворота, м	5,5	5,5
Снаряженная масса, кг	760	790
Полная масса, кг	1160	1190
Макс. скорость, км/ч	150	147
Время разгона 0–100 км/ч, с	16,0*	17,4*
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/38	АИ-92/38
Расход топлива, л/100 км		
при 90 км/ч	5,5	5,6
при 120 км/ч	7,3	7,5
городской цикл	8,2	8,6
Кузов		
Количество дверей	3	5
Число мест	5	5
Объем багажника, л	250/630	300/740
Двигатель	МеМЗ-2457, карбюраторный	
Расположение, число цилиндров	Р4	
Число клапанов	8	
Рабочий объем, см³	1197	
Степень сжатия	9,5	
Мощность, кВт/л. с.	43/58	
при об/мин	5300	
Крутящий момент, Н·м	90	
при об/мин	3200	
Трансмиссия		
Привод	передний	
Коробка передач	М5	
Пердаточные числа:		
I	3,04	
II	1,95	
III	1,36	
IV	0,94	
V	0,73	
з. х.	3,9	
Главная передача	3,9	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	продольные рычаги, упругая поперечина	
Усилитель рул. управления	нет	
Размер стандартных шин	155/70R13	
Тормоза:		
передние	дисковые	
задние	барабанные	

*С водителем и одним пвссажиром.

РЕЗЮМЕ



Интересная цена, хорошее качество изготовления, аккуратная отделка, неплохая динамика.



Отсутствие сервисной базы и запчастей, тесный второй ряд сидений.

В салонах почти не видно голого металла, хотя это было бы простительно для авто такого класса. Лишь во внутренних зеркалах у обоих маячит железо задних дверей. Кстати, о задних дверях – в «Одобрении типа транспортного средства» оба кузова именуются хэтчбеками, хотя «Славуту» в обиходе называют и лифтбеком, и псевдоседаном. Хотя «корма» у нее ступенчатая, с выраженным багажником, его крышка поднимается вместе со стеклом, так что формально это все-таки хэтчбек. Багажный отсек «Новы» под мягкой шторкой невелик, всего-то 250 л, а прямоугольной формой с ровными тонкими стенками напоминает ящик – все на виду и под руками. У «Славуты» вместилище чемоданов длиннее сантиметров на двадцать и на вид гораздо объемнее, чем обещанные техническими характеристиками 300 л. Сверху жесткая крышка-полка, а широкий вырез в задней стенке открывает прекрасный доступ. Заднее сиденье можно сложить, правда, только целиком, и удлинить грузовой отсек еще на 700 мм.

ЛЕГКОСТЬ – РЕЗВОСТИ ЗАЛОГ

«Подсос!» – сказал, как плюнул, доброжелатель за окошком. Да уж, общение с иномарками развращает – кляня свою забывчивость, вспоминаю навыки холодного пуска карбюраторного мотора. Под капотами «таврий» поначалу стоял довольно капризный мелитопольский мотор МеМЗ-245 объемом 1,1 л. У нашей пары – его доведенные до ума потомки с индексом 2457: те же четыре цилиндра, восемь клапанов и карбюратор, но объем уже 1,2 л. Отдача возросла вроде бы ненамного, но на машинке снаряженной массой меньше 800 кг прибавка чувствуется сразу.

Через полчаса езды салон протопился, я освоился и выдавил на пустой трассе 140 км/ч – мог и больше, да жаль новенькую машину. Пересаживаюсь из одной в другую и обратно, приглядываюсь, прислушиваюсь, принюхиваюсь. Все работает, шумы, вибрации невелики, руль чуть туговат – или, может, смазка в рейке замерзла? Коробка работает четко, ходы рычага умеренные. На подъемы взлетаешь на пятой передаче, ну а если потерял скорость, четвертая не поможет, только третья – и газ в пол. Та же метода и на обгонах. Однако стихия этих машинок все-таки не шоссе, а город – маленькие, шустрые, юркие, здесь они дадут фору многим куда более мощным автомобилям. Динамика, особенно на низших передачах, хороша: А что вы хотите – по «тяговооруженности» «таврии» не уступают полуторалитровым «восьмеркам-девяткам»! Впрочем, пассажиры в салоне и груз в багажнике заметно убавят резвости и с этим придется мириться.

БРАТЬ ИЛИ НЕ БРАТЬ?

Вот в чем вопрос... Конечно, «Ока» дешевле – каких-то 70 тыс. рублей – но ведь и цилиндров всего два! Да и вообще, несерьезная она. «Нова», не говоря уже о «Славуте», гораздо более полноценный автомобиль. С другой стороны, есть «классики» ВАЗа и ИЖа – от 100 тыс. руб., а где-нибудь в Тольятти и вовсе от 93–95 тыс. Большие и прочные, они лучше подходят для дачно-хозяйственных нужд.

Ну а если все-таки взять «Таврию» – где потом искать запчасти и ремонтировать? В нижегородском регионе проблем быть не должно: «тавриями» торгует автосалон «Ока-Лада», у которого здесь восемнадцать сервисных станций. А в других местах? Ведь фирменные СТО ЗАЗа канули в Лету, а деталей в автомагазинах днем с огнем не сыскать. В общем, и хочется, и колется... □



ПРИВОД ЗАДНИЙ, ХАРАКТЕР ЗИМНИЙ

ВАДИМ КРЮЧКОВ. ФОТО: **АЛЕКСАНДР БАТЫРУ**

Хозяин дачи, на которой довелось провести очередные выходные, подошел к окну, взглянул на термометр, потом на меня и ядовито ухмыльнулся. Еще бы, владелец хоть и подержанной, но все же «семерки» БМВ предвкушал бесплатное представление. Прошлым утром его автомобиль так и не ожил (было «всего» -29°С), а нынешним, когда температура упала до -31°С, намечалось потешное зрелище – гость вознамерился завести ижевский универсал с карбюраторным уфимским двигателем. Затея казалась безумной. Будь мы с «ижачком» жокеем и скакуном, никто не рискнул бы делать на нас ставки. А зря – способности темной лошадки в зимних дисциплинах порой удивляют (ЗР, 2003, № 2).

Мотор пустился тогда с первой же попытки – правда, не без помощи эфира, впрыснутого в полость воздухофильтра. А до минус 26–27 градусов УЗАМ-3318 с бесконтактной системой зажигания уверенно заводится без каких-либо подготовительных операций. Рискну прослыть ретроградом, но факт остается фактом – исправный карбюраторный двигатель в мороз не умирает так безнадежно, как впрысковый. Отыскав нужную тактику пуска, его можно оживить, электроника же, как правило, говорит твердое «нет».

Следующим экзаменом для нашего ИЖ-21261 стал зимний пробег в южные края. Путешествие было вынужденным – в новогодние праздники авиация работала с перебоями, а обстоятельства требовали срочно посетить один дивный город на Кавказе. Почти полторы тысячи километров туда и столько же обратно удалось осилить за 38 часов (речь, конечно же, о дороге – сутки на месте в зачет не берем). Колеса универсала прокатились по всем типам зимних покрытий: голому льду, целине, утрамбованному и раскатанному снегу, мокрому асфальту. Приходилось штурмовать высокие сугробы, переметы, глубокие лужи (на юге была оттепель). ИЖ справился со всеми препятствиями. Мало того, доказал, что вполне пригоден для «дальнего боя» и в дороге утомляет водителя куда меньше, чем другие отечественные автомобили классической компоновки. В активе ижевского универсала удобная посадка, чуткое рулевое управление, жаркий отопитель, хороший свет фар, неплохие ходовые качества. Все эти достоинства зимой гораздо весомее таких недостатков, как шум двигателя и трансмиссии, относительно высокий расход топлива и некоторые огрехи эргономики. Но особой похвалы заслуживает проходимость. Все вместе: развесовка, геометрические параметры, энергоемкие подвески, подбор передаточных чисел коробки передач, тяговитый мотор, цепкие покрышки позволяют универсалу лазить там, где другим автомобилям с приводом на одну ось, а особенно вазовской «классике», делать нечего. Чтобы не быть голословным, предлагаю обратиться к цифрам. Посмотрите, например, результаты наших измерений



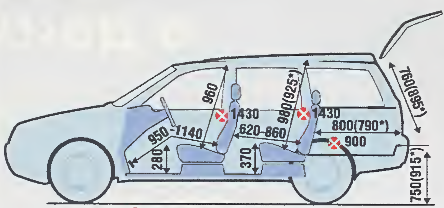
С задним приводом по льду? Запросто!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ИЖ-21261	
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4053
ширина	1942
высота	1437
Снаряженная масса, кг	990
Полная масса, кг	1390
Макс. скорость, км/ч	165
Время разгона 0–100 км/ч, с	13
Топливо/запас топлива, л	АИ-93/45
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,0
городской цикл	10,5
Кузов	**универсал**
Количество дверей	5
Число мест	5
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	8
Рабочий объем, см³	1815
Степень сжатия	8,5
Мощность, кВт/л. с.	66/90
при об/мин	5300
Крутящий момент, Н·м	142
при об/мин	3200
Трансмиссия	
Привод	на задние колеса
Коробка передач	механическая пятиступенчатая
Передаточные числа:	
I	3,190
II	1,864
III	1,329
IV	1,000
V	0,806
з. х.	4,253
Главная передача	3,91
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	зависимая пружинная
Размер стандартных шин	185/65R14
Тормоза:	гидравлические с усилителем
передние	дисковые
задние	барабанные

ТЕСТ «МОРОЗ»

Пробег, км	6170
Из них:	
шоссе	3240
город	2930
Расход топлива (зимняя эксплуатация), л/100 км:	
шоссе	9,8–10,2
город	12,5–12,9
средний	11,5
Расходы на бензин, руб.	6755



– поперечный размер
в скобках – отличающиеся данные хэтчбека ИЖ-2126

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	ИЖ-21261 универсал	ИЖ 2126 хэтчбек	ИЖ-2126-062 4x4
Весовые характеристики			
Снаряженная масса, кг	1020	985	1098
Нагрузка на ось, кг (%):			
переднюю	550 (53,9)	556 (56,4)	636 (57,9)
заднюю	470 (46,1)	429 (43,6)	462 (42,1)
Дорожный просвет*, мм:			
под поперечиной передней подвески/подрамники	200	190	190
под задним мостом	165	160	160
под резонатором	205	180	210
под порогом спереди/сзади	265/290	260/285	330/345
под домкратным гнездом, спереди/сзади	235/260	230/255	300/315

**Для снаряженного автомобиля ИЖ-21261 с шинами «Нордмен» 185/65R14, ИЖ-2126, 2126-062 с шинами И-391 175/70R13.*





Дорожный просвет немногим меньше, чем у «КИА-Спортидж».

В мороз ни одно стекло универсала не покрывается инеем.

дорожного просвета. Впечатляет? Весомость цифр можно усилить следующим фактом – легковой ИЖ-21261 по части геометрии почти не уступает полноценному джипу «КИА-Спортидж»! В общем, посадить «ижачка», конечно, можно, но для этого водитель должен поставить перед ним задачу, достойную вседорожника.

Что еще подтвердили замеры? В сравнении с хэтчбеком ИЖ-2126 универсал предоставляет больше пространства задним пассажирам. Расстояние от подушки сиденья до потолка увеличилось на 55 мм. Заметная добавка. А вот погрузочная высота уменьшилась на 16,5 см – укладывать скарб теперь намного легче.

Сплошные похвалы, неужели автомобиль сверхнадежен и ничего не ломалось? Как же без сюрпризов – конечно, были. Но прежде чем их перечислить, отмечу, что все они унаследованы от базовой модели – типичных только для универсала ни одной.

Итак, через 760 км пробега потек по сварному шву бак. Мудрить не стали и приобрели новый, благо стандартный от хэтчбека подходит без переделок. Едва одометр отсчитал полторы тысячи, порвался ремень генератора. Установили новый, фирменный, и с тех пор голова за эту деталь не болит.

«Доставали» и мелочи: незатянутые хомуты системы охлаждения, лишь размазывающие грязь щетки стеклоочистителя, «самовыпадающий» рычаг коробки передач. Все эти недостатки устраняются легко, а их источник – низкое качество комплектующих или недочеты сборки.

А вот периодические отказы спидометра – дефект, требующий внимания специалистов завода. С переходом на новую комбинацию приборов упразднили и привод гибким валом – теперь в коробку передач ввернут лишь электронный датчик скорости (почти такой же, как на переднеприводных ВАЗах). Но он работоспособен лишь в сухую погоду. Как только под колесами появляются более-менее глубокие лужи, датчик заливает, и спидометр перестает работать. Замена датчика помогает лишь до следующего контакта с влагой. Неудачное расположение, плохая герметичность разъемов? Думаю, проблему надо решать комплексно – ведь новой комбинацией планируют оснащать все модели Ижевского завода.

Как видите, ИЖ-21261 – автомобиль далеко не идеальный. Но пока его достоинства перевешивают недостатки, причем особенно ценна приспособленность к езде по нашим дорогам и к зимним условиям эксплуатации. □

ВТОРОЙ УРОЖАЙ

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ. ФОТО АВТОРА

Скуден список автомобилей, способных вызывать чувство гордости за отечественный автопром. Надежность и неприхотливость в эксплуатации, умеренная цена и, как следствие, устойчивый спрос – не всегда это совпадало во времени.

«Нива» – один из таких легендарных автомобилей. Четверть века она с нами. Экспортировалась в десятки стран мира, узнаваема на всех континентах, спортивные достижения в ралли-рейдах и марафонах ставили ее на одну ступеньку с куда более именитыми фирмами. Не зря у многих владельцев остается безграничная вера в ее поистине лошадиные силы и возможности.

ПОМИНАЛЬНАЯ МОЛИТВА

И вдруг – известие о скором прекращении сборки! В чем причина такого решения? Может, экстерьер народу опротивел? Нет, не хуже, чем у других ветеранов конвейера, начиная с индийского «Виллиса-Махиндра» и заканчивая «Гелендевагеном». Ходовая устарела? Будь она у старушки никчемная, не взяли бы ее за основу для «Шеви». Нет, причина в другом – расчищают дорогу «американке» (интересно, кому это выгодно?). Кстати, «Нива» пробивала ее сама. И выигрывала, видимо, не только ценой, если даже из Германии шлют письма с просьбами продолжать ее выпуск. А уж в России у нее всегда был свой покупатель.

Недоумевали и мы. Друзья и знакомые говорили о произволе, очередном сговоре руководства ВАЗа и правительства, о всемогущем лобби. И вдруг неожиданное известие о начале сборки «Нивы» в Казахстане.

Первая мысль: погибла «Нива»! Как, кто, где и из чего будет делать нашу любимицу на чужбине? 9 декабря 2002 года в Усть-Каменогорске Восточно-Казахстанской области собрали первый казахский ВАЗ-21213. За 2003 год их должно быть уже десять тысяч – более



Операционная: все стерильно.

800 в месяц. На четырех-пяти подъемниках такую программу не осилить. Откуда же взялся автосборочный завод в «верблюжьем углу» Азии? Шесть часов полета – и на многие вопросы появились ответы. На новом заводе не только десять – и тридцать тысяч за год соберут, был бы спрос и комплектующие.

Помните «Евро-Самары» из Финляндии? Они выгодно отличались от тольяттинских качеством сборки и отделкой. Их собирали на филиале СААБа, заводе «Валмет аутомотив». За три года сделали около 15 тысяч машин; часть разошлась по Европе, часть вернулась в Россию. Финны установили современное оборудование, рассчитанное

на серьезную и долгую работу. По-другому и быть не должно – «Валмет» специализируется на престижных кабриолетах. Сегодня это СААБ 9-5 и «Порше-Бокстер».

Но в 1998 году из-за потери рентабельности проекта конвейер решили демонтировать. «Валмет» хотел оставить его себе, но ВАЗ отсудил права и в начале 2001 года взялся за поиск покупателей. Претендентов было несколько, но основных – двое: «Укрпроминвест», собиравшийся наладить выпуск «девяток» в Луцке, и «Бипэк-Авто» из Усть-Каменогорска с проектом сборки «Нивы» – дилер АвтоВАЗа в Казахстане. Именно ему отдали предпочтение. Предприятие назвали «Азия-Авто». Производственный корпус и кадры нашлись быстро, ведь Усть-Каменогорск – крупный промышленный центр бывшего Союза. На ключевые посты пригласили специалистов ВАЗа, на конвейер тоже не абы кого: сейчас 60% работающих там имеют высшее образование или учатся.

ПОД ДВУМЯ W

«Нивы» «азиатской» сборки обозначаются так: XTA и номер кузова выбиты еще в Тольятти, а VIN автомобиля с буквами XWW – на табличке. Скоро логотип «Азия-Авто» может появиться на облицовке радиатора, фонаре освещения номерного знака и в центре баранки, сменив привычную ладью. Но уже сейчас казахстанские «нивы» легко узнать по пластиковым подкрылкам, легкосплавным красноярским дискам и шинам «Кама-Флайм» 205/70R16 – с ними машина смотрится куда эффектнее, чем сошедшая с конвейера ВАЗа. По бескрайним степям веселее ездить с музыкой, поэтому в комплектации «Стандарт» уже стоит магнитола «Урал». За «Ниву» казахской сборки просят $5500, на целых $100 меньше,



Сегодня «Нива», а завтра, может, быть «Тойота»?



Опции – за отдельную плату. Кожаные сиденья, усилитель руля, кондиционер.

чем здесь стоит обычная тольяттинская. В перспективе комплектации «норма», «люкс» и «сафари» с богатым набором опций: электрозеркала, фароочистка, гидро- или электроусилитель руля, кожаные сиденья, кондиционер, лебедка, амортизаторы «Монро» или «Плаза», дополнительная шумоизоляция и антикоррозийка. В мелкосерийном производстве возможен практически индивидуальный подход к заказчику, но на все изменения должны быть получены разрешения ВАЗа. В почете моторы попроще, «213-е» – с карбюратором, без всяких там «евро». Здесь, однако, Азия.

Конечно, пока работа завода полностью зависит от вазовских поставок. Но по условиям контракта 31 декабря 2008 года в адрес «Азия-Авто» из Тольятти будут отгружены последние машинокомплекты. К этому времени в Усть-Каменогорске уже три года должно работать собственное кузовное производство. Сваривать и окрашивать кузова будут на современном импортном оборудовании – реконструкция цехов идет полным ходом. Есть проблема с прессами для изготовления панелей кузова. Штамповку хотят разместить на стороне, но не каждому заводу это оказалось по плечу.

Прорабатывают промышленные варианты рестайлинга, этим занимаются ведущие тольяттинские тюнинговые фирмы и известный автомобильный дизайнер, один из авторов вазовской «десятки» Георгий Ярцев, живущий в Бельгии. Надеются, что свежий облик машины увеличит ее экспорт в республики бывшего Союза, Китай и, возможно, даже в Европу.

А какова «азиатка» в движении? Беру машину с конвейера, теперь ей осталось пройти несколько постов диагностики и дождевальную камеру. Стенд регулировки углов передних колес уже позади. Загоняю машину на беговые барабаны – здесь пока нет испытательного трека, как на ВАЗе, поэтому качество сборки проверяют на «валметовских» стендах. «Разгоняю» «Ниву» до 70 км/ч – при несоосности КП и «раздатки» должна появиться вибрация. Пока ее нет. Уже 80, 90 – раскручиваю дальше… Сотня, но вибраций не больше, чем на тольяттинской. Притормаживаю: свободный ход – в норме, по ноге не бьет – тормозные диски ровненькие. Теперь под дождь. Настоящий тропический ливень, но внутри сухо, уплотнители надежны. Глянцевый кузов сушат сжатым воздухом – и на склад. Там он не запылится. □

«ГАЗЕЛЬ» НАДЕЛА МАСКУ

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ



ДАВШИ СЛОВО – ДЕРЖИСЬ!

Когда ровно год назад ЗР готовил материал о грядущем обновлении газовских легких грузовиков, названный тогда срок – начало нынешнего года – воспринимался с немалым скепсисом. Мы привыкли к тому, что от планов до их реального воплощения – дистанция огромного размера, с многократной корректировкой дат, а подчас и самой сути обещаний. Тем более приятной неожиданностью стало известие, что завод сдержал слово и с 8 января полностью перешел на выпуск обновленных «газелей» и «соболей». А подтверждение этому увидели своими глазами на трассе, как только отправились в Нижний Новгород – навстречу гнали и гнали машины с наивными треугольными глазками-фарами.

ПЛАСТИЧЕСКАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

Обновление внешности автомобиля обычно называют рестайлингом или фейслифтингом. С нижегородскими грузовичками дело обстоит иначе: здесь серьезно можно говорить о модернизации, поскольку изменены многие силовые элементы – практически до переднего щита кабина сконструирована заново. Чего стоят только разведенные на полметра лонжероны, позволяющие разместить более крупные силовые агрегаты. Для этой же цели служит выпуклая подштамповка на капоте, а радиатор сдвинулся вперед на 8 мм. Напомним, что одним из первоначальных требований к новой кабине была унификация со среднетоннажным «Валдаем», которому прочили шестицилиндровый дизель ГАЗ-562.

Если раньше кузовные элементы носовой части висели вкривь и вкось, кажется совершенно обособленно, а в интервалы между ними кое-где проходила ладонь, то теперь кабина приобрела более цельный, аккуратный вид. Не в последнюю очередь благодаря новому элементу – маске, которая связала в единое целое крылья, облицовку радиатора и капот. Кстати, пока все машины комплектуют хромированной облицовкой, но позже обещают и «бюджетный» вариант из черного пластика. Фары,

ЖУРНАЛУ 75 ЛЕТ «ЗА РУЛЕМ»

«Бесспорно, что в дальнейшем в СССР спрос на малотонные автомобили будет весьма большим и автомобиль проникнет в мелкие хозяйственные объединения, как только цена на него станет достаточно доступной... На ближайшее время автомобильная промышленность Союза должна поставить производство... грузовиков около 1 тонны для массового пользования в мелких хозяйственных единицах».

(«За рулем», 1928, № 1)



Работая в две смены, три конвейера ежесуточно выпускают около 450 легких грузовиков в 273 вариантах комплектации.



Светоблоки вязниковского завода ОСВАР закрыты противоударными колпаками из поликарбоната, лампочка «габаритов» помещается в фаре ближнего света. Светотехнику «Бош-Рязань» под стеклянными колпаками легко опознать по треугольному рефлектору габаритного освещения.



точнее говоря, передние светоблоки, поставляют два завода – «Бош-Рязань» и ОСВАР. Их изделия чуть различаются внешне, но полностью взаимозаменяемы. Гладкие колпаки без рассеивателей придают им нарядный вид.

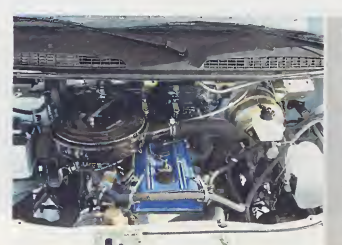
Прежде «газели» частенько страдали от перегрева. Эту проблему решили комплексно. Кое-что усовершенствовали в системе охлаждения. Например, расширительный бачок стал больше и переехал чуть выше, перед радиатором установлены горизонтальные трубки охлаждения масла – первоначально ими оснащали только машины с трехлитровым ульяновским мотором или те, что предназначены для эксплуатации в жарких районах. Теперь, похоже, это решение приживется на всех автомобилях. Более эффективное охлаждение и вентиляцию моторного отсека обеспечит новый бампер с увеличенной площадью отверстий для прохода воздуха. Здесь изначально предусмотрены места для крохотных противотуманных фар, типа «кошачий глаз» – пассажирские «соболи» комплектуются ими серийно. Правда, владельцев прежних машин придется разочаровать – новый бампер невзаимозаменяем со старым: изменены места крепления, да, собственно, и сам автомобиль вырос в длину на 60 мм.

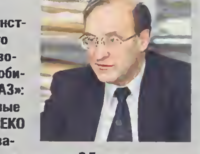
Есть и не столь заметные перемены. Например, многие пластиковые детали теперь делают из импортного сырья, изменили форму и стали аккуратнее многие элементы. Среди них накладки вокруг ветрового стекла и над арками передних колес, а у «соболей» – и под передними дверями. Чуть раньше появились более надежные чешские дверные замки «Брано», начали грунтовать колесные диски – можно надеяться, что теперь они перестанут ржаветь после первой лужи. Между прочим, и кузова сегодня покрывают импортной двухкомпонентной грунтовкой, а сварные стыки кузовных панелей дополнительно промазывают герметиком.

Прежний кузов бортовых «газелей» не удовлетворял жестким требованиям некоторых стран по выступанию элементов. Поэтому в прошлом году появился новый – с гладкими бортами и утопленными замками. Он почти на 100 кг легче прежнего и оборудован петлями под «еврошнуровку», позволяющую обвязать и опечатать кузов. К марту закончился переход на малолистовые рессоры в задней подвеске. Более технологичная конструкция позволит заводу экономить в год около 10 млн. рублей. Все больше полуторок будут оснащаться усилителем рулевого управления – болячки борисовских ГУРов почти вылечены, хотя какие-то проблемы с насосом еще требуют устранения.

КРАСИВЫЙ И ТЕПЛЫЙ, НО НЕ СВИТЕР

Первое, что обращает на себя внимание в салоне, – новая передняя панель с «волговской» комбинацией приборов. Она, в отличие от прежней, не дрожит на ходу. Приборы поставляют из Владимира и Риги. Оба варианта взаимозаменяемы и внешне не отличаются друг от друга. Естественно, никаких тросиков – тахометр и спидометр электронные. Кроме того, здесь есть вольтметр, указатели температуры охлаждающей жидкости, давления масла, уровня топлива. На передней панели расположились большой перчаточный ящик, два стандартных гнезда для аудиосистемы, а сверху – два места под динамики. Слева внизу разместился блок ножевых предохранителей. Удоб-





Владимир Давыдов, начальник конструкторского отдела грузовых автомобилей ОАО «ГАЗ»: «Закупленные моторы ИВЕКО – модернизация хорошо известных 2,5-литровых турбодизелей серии 8140.27, испытанием которых мы занимались с 1995 года».

но, что появилась кнопка проверки лампочек – нажал, и сразу видно, какая перегорела.

Особо отметим модернизацию системы отопления и вентиляции – ею теперь управляют удобными вращающимися ручками (подробнее см. с. 112). Внутри панели поместили более компактный и мощный отопитель, он расположился выше, чем прежний, освободив место для пятого и шестого цилиндров длинной рядной «шестерки» «Валдая». Вместо обычного крана в моторном отсеке установлен электроклапан на входе в радиатор отопителя, а температура регулируется заслонками, которые меняют соотношение горячего и холодного воздуха.

Жесткость панели возросла благодаря приваренным изнутри воздуховодам увеличенного сечения. Снизились потери воздуха, больше стали дефлекторы, пять сопел вместо трех прежних улучшили обдув ветрового стекла. Во всяком случае при -16°С трехскоростной вентилятор работал вполсилы, в салоне было тепло и стекла оставались чистыми. Мешавшиеся под ногами шланги, идущие к салонной «печке», теперь проложили под днищем.



Передняя панель стала более удобной и современной, а приборная унифицирована с «волговской». Появился «бардачок» и даже с очечником на крышке.

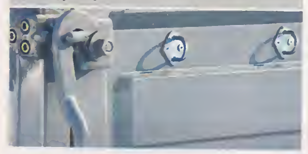


Раздвинутые на 500 мм лонжероны кабины освободили место для более крупных силовых агрегатов.



С марта нынешнего года на все «газели» устанавливают сзади малолистовые рессоры – два листа с подрессорником, вместо прежних пяти.

Новый кузов бортовой «Газели» стал легче почти на 100 кг, а также приобрел более безопасные замки и петли под «еврошнуровку».



Современнее смотрятся округлые накладки передних стоек, звуковой сигнал стал двухтональным, у пассажирских модификаций появилось внутреннее зеркало заднего вида. Все эти изменения не могли не сказаться на цене. За обновленные машины дилеры просят примерно на 10–13 тыс. рублей больше, хотя завод поднял отпускные цены всего на 4–6 тыс. рублей, в зависимости от модели.

КОНЕЙ НА ПЕРЕПРАВЕ... МЕНЯЮТ

Самая большая проблема легких грузовичков из Нижнего Новгорода – двигатели. В нынешнем году будут наращивать выпуск машин, удовлетворяющих нормам Евро II, так что дни ульяновских моторов, ведущих родословную от «четыреста второго», сочтены. Базовый «четыреста шестой» неплох, но до сих пор страдает детскими болезнями, как и его преемники – ЗМЗ-405 и 409. От этого, в принципе, излечиться можно и нужно, но пристрастие к дорогому бензину – это уже на всю жизнь. А вот в других странах на абсолютном большинстве машин этого класса стоят дизельные двигатели.

Под капотом «газелей» и «соболей» пытались обосноваться ЗМЗ-514, импортные дизели, но бесспорным фаворитом оставался лицензионный ГАЗ-560, в доводку и освоение производства которого были вложены отнюдь не малые средства. На прошлогоднем Московском автосалоне в закоулке экспозиции ГАЗа скромно стоял разобранный мотор, прошедший 400 тыс. км на маршрутном такси, а скупые строчки дефектовочной ведомости гласили: «износ минимальный», «износ в пределах нормы». Казалось, стоит еще чуть поднажать – и можно запускать в серию.

Но с недавних пор подули другие ветры, новое руководство автозавода сделало ставку на моторы ИВЕКО. В конце января был подписан договор о поставке первой партии из 120 дизелей серии 8140.43С2590 – четыре цилиндра, 2,8 л, турбонаддув, интеркулер, каталитический нейтрализатор, экологические нормы Евро II. Машины с этим мотором пойдут в продажу и опытную эксплуатацию, а вскоре будет создано совместное предприятие, которое в дальнейшем, как уже писал ЗР, займется производством дизелей ИВЕКО. Насколько лучше окажется новый фаворит – покажет время, но в том, что он будет дороже обрусевшего «Штайра», можно не сомневаться. □

ХОЗЯИН МЕДНОЙ ГОРЫ

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ



Самосвал не окутан тем ореолом романтики, как, скажем, дальнобой. Маршрут и груз могут не меняться месяцами. Возит, например, песок на отсыпке основания дороги: 40 рейсов на плече в один километр – пчела за медом дальше летает. Дороги тоже не сахар – грунтовые, щебеночные, в лучшем случае, бетонные плиты. А точка разгрузки может вообще оказаться гиблым местом. Севший на мосты самосвал надолго парализует работу целой автоколонны. Поэтому у нефтяников, газовиков и в горно-рудной промышленности в почете прочные полноприводные машины. Но велика конкуренция: МАЗ, КрАЗ, «Татра», МАН близки по характеристикам, конструкции, хотя, конечно же, отличаются комфортом, ресурсом и ценой.

«УралАЗ» тоже начинает производство самосвалов 6х6 грузоподъемностью 17–20 тонн. За основу взят «Урал-ИВЕКО 6329», но чтобы уменьшить цену, место итальянского дизеля ИВЕКО-8210.42L мощностью 420 л. с. занял четырехсотсильный отечественный ЯМЗ-7511.

СВЕЖЕЕ ДЫХАНИЕ

Это очередная модернизация самого уважаемого российского дизеля ЯМЗ-238, дай бог, не последняя, хотя Евро III, наверное, уже не вытянуть. Мощность достигла 400 л. с. при 1900 об/мин, момент 175 кгс·м при 1100–1300 об/мин. Для пополнения силенок на мотор установили более производительный турбокомпрессор, интеркулер, переделали каналы в головках и изменили фазы газораспределения – все это улучшило наполнение цилиндров воздухом. Да еще новая топливная аппаратура, разработанная ЯМЗ и ЯЗТА – «Компакт-40» с увеличенным до 1200 кгс/см^2 давлением впрыска. У нового ТНВД ход плунжера стал больше на 2 мм, форсунки теперь с уменьшенными подвижными массами и пятью сопловыми отверстиями. Результат – соответствие Евро II и показатель удельного расхода топлива – 194 г/кВт·ч.

Изменены отливка и силовая схема блока цилиндров. Раздельные головки блока постепенно вытесняют единую, значит, менять прокладку будет в прямом смысле легче. Раньше, при ремон-

те на стоянке, чтобы скинуть головку со шпилек, собиралось по трое дальнобойщиков, а это шло во вред работе...

Система смазки тоже полностью переработана – отныне она с полнопоточным водомасляным теплообменником, односекционным масляным насосом и улучшенной схемой фильтрации масла – могут стоять один или два полнопоточных картонных фильтра. Но заслуженную центрифугу оставили – через нее проходит и сливается в поддон около 30% потока. Замена масла теперь нужна реже, через 25–30 тыс. км.

Блокировка привода вентилятора уже фрикционная, как на «икарусах» или «американцах», только с электрогидравлическим управлением. Значит, будет меньше шума от работы вентилятора, быстрее прогреется холодный мотор, стабилизируется тепловой режим и уменьшится расход топлива. Водяной насос повышенной производительности и с более удобной регулировкой натяжения ремня дополнительным роликом.

Изменены шатуны, гильзы, поршни, на переднем носке коленвала появился гаситель крутильных колебаний. Иными словами, новый ЯМЗ на 90% отличается от прототипа ЯМЗ-238Д. Ресурс,

«УРАЛ-63293» (6x6)

■ ОБЩИЕ ДАННЫЕ: снаряженная масса – 10 650 кг; масса перевозимого груза – 18 000 кг; полная масса автомобиля – 25 500–33 500 кг; максимальная скорость – 96 км/ч; угол преодолеваемого подъема – 60 %; объем кузова – 11 м^3; угол подъема кузова – 60°; направление разгрузки – назад.

■ ДВИГАТЕЛЬ: ЯМЗ-7511, V8, дизельный, с турбонаддувом и интеркулером, Евро II; мощность – 294 кВт/400 л. с. при 1900 об/мин; максимальный крутящий момент – 1715 Н·м при 1100–1300 об/мин; рабочий объем – 14,86 л; диаметр цилиндра и ход поршня – 130x140.

■ ТРАНСМИССИЯ: сцепление – однодисковое, с диафрагменной пружиной, гидроприводом и пневмоусилителем; коробка передач – механическая девятиступенчатая с демультипликатором. Ведущие мосты – главная передача двойная, с центральной гипоидной передачей и планетарными колесными редукторами. Передаточное отношение – 7,43.

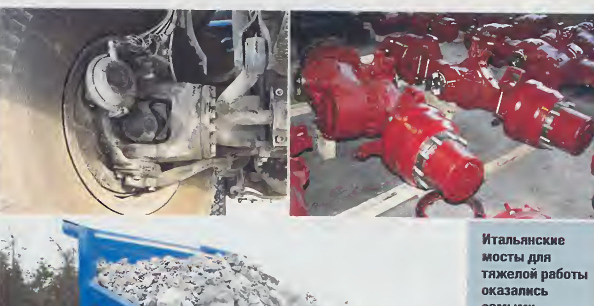
■ ПОДВЕСКА: передняя – зависимая, рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости и гидравлическими амортизаторами, задняя – балансирная на двух продольных полуэллиптических рессорах со стабилизатором поперечной устойчивости.

■ ТОРМОЗА: барабанные, с раздельным пневмоприводом и АБС, энергоаккумуляторами в задних тормозных механизмах.

■ РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ: с гидроусилителем.

■ РАЗМЕР ШИН: 12,00R20; колеса – дисковые.

■ ЦЕНА в базовой комплектации – около $75000.





Итальянские мосты для тяжелой работы оказались самыми подходящими.

заявленный заводом, – 800 тысяч километров, а там, глядишь, и к миллиону подберутся.

ПЯТЬЮ ДВА – ДЕВЯТЬ?

До фланца вторичного вала коробки передач трансмиссия ярославская. Сцепление однодисковое с диаметром ведомого диска 430 мм и, наконец-то, с диафрагменной нажимной пружиной. Коробка ЯМЗ-239 – новая разработка ярославцев – выдерживает момент до 250 кгс·м. Так что есть резерв. Основная КП – пятиступенчатая, планетарный демультипликатор увеличивает количество передач вдвое (5x2=10), но их только девять. Куда дели еще одну? Первая передача без синхронизатора и включить ее на верхнем ряду демультипликатора не получится – «оближет» зубья. А чтобы и не пытались – ввели блокировку включения.

Но есть и революционная новинка – картер маховика с размерами по стандарту SAE1 и сам маховик под сцепление Saks. Значит, к ЯМЗ-7511 можно пристыковать импортную коробку передач, к примеру, ZF или Eaton. Карданные валы пока итальянские, но скоро перейдут на белорусские из Гродно, они дешевле и неплохо ходят. Раздаточная коробка – итальянская двухступенчатая с выходами на передний и средний мосты. Менять ее (равно как и мосты) на отечественную не получится – достойных пока нет. Главная передача разнесенная двойная – гипоидная и планетарные колесные редукторы. Редуктор среднего моста проходной, с блокировкой межосевого дифференциала, кроме того, блокируются и межколесные дифференциалы мостов тележки. На переднем мосту тоже стоят колесные редукторы, а в поворотных кулаках – сдвоенные крестовины – дешево и надежно.

ЧУЖАЯ СТАЛЬ ПРОЧНЕЕ?

Раму возят из Италии, она от «ИВЕКО ЕвроТраккер». В Миассе на нее ставят другие кронштейны под двигатель и фаркоп. Делать свою сложно технологически, к тому же итальянская сталь оказалась прочнее. Но возможно, из Италии будут возить только лонжероны, а траверсы и кронштейны гнуть здесь, на «УралАЗе».

Интересна передняя подвеска – параболические рессоры (по три лыжеобразных листа) соединены с кронштейнами рамы через пальцы и... сайлент-блоки. И это на машине полной массой 33 тонны! В России рессоры на сайлент-блоках

стоят только на «Газели» и «Бычке», то есть на «мелких» грузовиках. А вот кронштейны передних амортизаторов пришлось усиливать – иначе лопались. На переднем и среднем мостах – стабилизаторы поперечной устойчивости. Задняя подвеска – балансирная, ее реактивные штанги тоже на сайлент-блоках. Пока рессоры итальянские, но, возможно, позже их будут делать на металлургическом комбинате в г. Чусовской.

Рулевой механизм ZF со встроенным гидроусилителем, но насос – отечественный. Тормоза барабанные, другие, наверное, самосвалу не нужны, но с АБС. Разжимные механизмы клиновые вместо привычных для России кулаков. Энергоаккумуляторы установлены на среднем и заднем мостах. Странно видеть на российском автомобиле пластиковые тормозные трубки: при сварочных работах одна капля раскаленного металла легко прожжет весь пучок.

Самосвальная установка смонтирована на подрамнике. Она целиком отечественная, кузов-ковш с задней разгрузкой и подогревом выхлопными газами делают в Южно-Уральске по «лекалам» знаменитого бамовского «Магируса». Есть и другой вариант кузова – он большего объема и чуть «квадратнее».



Моторы ЯМЗ-7511 могут быть с едиными или раздельными головками.

... зато набалдашник рычага наш, камазовский.

РЕСУРС ОТ «МАГИРУСА»

Похоже, сегодня у российских соперников «УралАЗа» подобной кабины нет. Разве что в Белоруссии, на МАЗе. Они и внешне похожи – узнаваемый стиль 70-х. Штампы, прессы, часть сварочного оборудования, технология окраски и катафорезного грунтования – вклад ИВЕКО в создание СП. У оборудования, демонтированного в начале 90-х с завода «Магирус», еще оставался солидный ресурс. Для «УралАЗа» эта просторная кабина стала удачной возможностью изменить к лучшему экстерьер грузовиков. Это для армии нет лучше кабины-старины «375», где все функционально, как кирзовый сапог, дешево и ...страшно. Хотя кабину выпускают в Миассе почти 10 лет, внутри еще много чего итало-германского: панель приборов, сиденья с пневмоподвеской, руль с переключателями, педальный блок, обязательно спальник (с короткой кабиной эксплуатационники неохотно берут даже самосвалы). Несмотря на мощь «сухой» автономки «Эберспехер», кабину проклеили пенополиэтиленом – получилась отличная теплоизоляция. Постепенно налаживают собственное изготовление обивки дверей, стен и потолка, а пока на части машин она импортная. Но приглядевшись к отечественной обивке, понимаешь, что здесь отказываться от импорта рано.



Противоподкатный брус – требование безопасности.

С МЕСТА – В КАРЬЕР

Карьер вблизи Миасса, говорят, начинали разрабатывать еще при царизме, а к началу третьего тысячелетия уже выкопали так, что БелАЗ на дне воронки кажется игрушечным. Радует, что добираться до «арены» этого миасского цирка не надо, сегодня «черпают» с середины. Экскаватор стоит на площадке метрах в двухстах ниже уровня земли. Спускаемся на III–IV передаче по спирали серпантина. Притормаживая, даже в ботинках задеваешь газ, а если в сапогах или валенках? Руль большой, тонкий, стоит очень низко – почти лежит на коленях. Чтобы подогнать под себя, нужен четырехгранный ключ – для гайки на цанге. Если машина будет работать под разнокалиберными сменщиками, ключ, чтобы передавать как эстафету, придется привязывать к техталону. Несмотря на солидный размер кабины, места для водителя и пассажира немного. Пожиратель пространства – тоннель двигателя, его сделали под десятицилиндровый воздушник KXD, поэтому он простирается от передней до задней панели кабины и громоздится на полметра выше пола. А на нем внушительный рычаг коробки передач с камазовским набалдашником и клавишей управления демультипликатором. Кстати, верхний ряд передач включается тяжело – явный признак несогласованности кинематики привода и коробки. Правда, в Ярославле обещают снабдить новую КП пневмоусилителем в приводе, тогда будет легче.

Уже гудит «воздушкой» экскаватор. Включаю заднюю и подгоняю самосвал под его зубастый ковш. На загрузку ушло пять минут и кузов с горкой наполнен скальной породой. Теперь надо выбираться из карьера. Трогаюсь с первой, сразу включаю вторую и, чуть разогнав, уже на третьей ползу вверх. Мотор тянет хорошо и не особо досаждает шумом. Выбравшись, разгоняюсь до 50 км/ч. Быстрее ехать не получается – подъемы, переезды, повороты. А вот и конечная точка маршрута – бункер камнедробильной фабрики. Подъемник легко опрокидывает кузов, на гидроцилиндре нет и капли масла. Надо взглянуть, что мы там привезли. Хороша куча! Кстати, в позапрошлом веке в этих местах был найден золотой самородок весом в два пуда, да и малахита здесь немерено. Может, и нам блеснет удача? □

ЖУРНАЛУ «ЗА РУЛЕМ» 75 лет

ЗА ДОРОГУ и МАШИНУ

...ся в марте VII сессия постоян... ...сесоюзных трамвайных и авто... ...дов констатировала, что автобусное ...ке в СССР развилось весьма быстрым темпом: в 1924 году в Союзе работало около 100 машин, в 1925—300, в 1926—526, а в 1927 году — уже свыше 600. Дальнейший рост автобусного хозяйства замедлялся потому, что ввоз машин из-за границы сильно сокращен, а производство автобусов на наших заводах пока очень ограничено.

Со времени открытия автобусного движения в Москве (август 1924 г.) по март 1928 года московские автобусы ...

Харьков

Потребность УССР на ... тке в автомашинах исчис... грузовых машин, 1.810 авт... вых машинах, 2.000 мотоц... специального назначения.

Автотракторная секция ... седательством зам. предсе... УССР тов. Дудника выска... на Украине большого авт... и за командирование за ... инженеров и профессоров ... изучения автомобильного ... Европе.

«Одесса. Завод Автопромторга им. тов. Дзержинского приступает к производству автобусов. Для этого на заводе ведутся работы по расширению производства».

(«За рулем», 1928, № 1)

ВАЗ

В Тольятти состоялось официальное открытие завода защитных покрытий и пластмасс «Полимер-Авто». Он снабжает пластмассовыми деталями одну из трех ниток вазовского конвейера.

Это конечное звено будущей технологической цепочки по обработке полимерных материалов, включающей в себя оборудование для выдувания, литья под давлением, термоформования. Пуск всей линии запланирован на ноябрь 2003 года. Фирма «Полимер-Авто» подписала договор с компанией «Баттенфельд» (Германия) на поставку современного оборудования для литья пластмасс, позволяющего существенно снизить производственные затраты.

ГАЗ



Компании ИВЕКО (IVECO S.p.A), ООО «Руспромавто» и ОАО «ГАЗ» подписали контракт на поставку дизельных двигателей. Первые 120 моторов установят на автомобили «Газель». Кроме того, будет заключен контракт на поставку запасных частей, инструмента, технической документации, проведено обучение персонала. Двигатель IVECO 8140.43C.2590 обладает высокими технико-экономическими параметрами, соответствует экологическим нормам Евро II. В дальнейшем выпускать моторы ИВЕКО планируют на заводе дизельных двигателей ОАО «ГАЗ».

УАЗ

За два месяца 2003 года с конвейера сошло 120 автомобилей с «оцинкованными» кузовами. Основным поставщиком листа с защитным покрытием для УАЗа в этом году будет Череповецкий металлургический комбинат. Количество оцинкованных деталей в автомобиле достигло 27 штук. Дальнейшее увеличение производства стойких к коррозии вседорожников зависит от спроса. В настоящее время кузова из оцинкованной стали получают все модификации автомобилей «Симбир» (УАЗ-3160, 3162).



ОАО «ПАВЛОВСКИЙ АВТОБУС»

Начато серийное производство пригородного автобуса ПАЗ-4234 среднего класса на 30 посадочных мест. Это удлиненный (8165 мм) вариант ПАЗ-3205 с дизельным двигателем ММЗ-Д245.9 и АБС в пневмоприводе тормозов. Одно из главных преимуществ новинки – низкая цена по сравнению с другими автобусами этого класса. Производственные мощности ПАЗа позволяют выпускать до 100 машин в месяц.

«ЗМ»

Концерн, выпустивший более 100 лет назад первую клейкую ленту для автомобильной промышленности, подготовил к серийному производству самоклеящиеся дверные уплотнения для дюжины моделей. Новейшая разработка ST 1200 Acrylic Plus появится на рынке еще в этом году. По сравнению с более ранними материалами новая лента очень быстро схватывается и достигает высокого уровня адгезии. Кроме того, эластичный слой между клеящими поверхностями гораздо прочнее.

«ДЮПОН»

Термопластичный полиэстерэластомер Hytrel открывает новые возможности для изготовления автомобильных уплотнений и шлангов. Трехслойные шланги для гидравлики с внутренним слоем из материала марки 7248 и наружным из 8163 HV BK отличаются высокой эластичностью, устойчивостью к маслам, температуре до 120°С и выдерживают давление до 40 бар.

Материал 8332 BK472 предназначен для изготовления манжет методом литья и отличается высокой эластичностью при особо низких температурах, не боясь притом и высоких. Модификация DYM 030S BK472 оптимальна для изготовления подушек безопасности, а BM6574 BK316 – для воздухопроводов дизельных моторов с турбонаддувом. Она выдерживает длительную работу под давлением при температуре до 150°С.

БМВ

Новое городское транспортное средство «СлайдКарвер» представлено в Детройте. Ходовая часть роллера содержит детали от БМВ 5-й серии. Настройки обеспечивают отличную устойчивость и маневренность. О безопасности заботятся гидравлические дисковые тормоза. Колеса снабжены индикаторами износа. Механизм складывания управляется одной рукой и гарантирует размещение «СлайдКарвера» в любом багажнике.



«БОШ»

С расчетом на выполнение будущих экологических норм для дизельных двигателей разработан новый контроллер впрыска EDC 7. Его вычислительная мощность такова, что позволяет лишь с помощью записи нужного программного обеспечения реализовать управление практически любыми дизельными двигателями. Возможна адаптация к системам с классическим ТНВД, «коммон рейл», с насос-форсунками. Контроллер способен управлять рециркуляцией отработавших газов, наддувом, ретардером. Кроме того, прибор может работать в связке с АБС и системой стабилизации, выполнять функции круиз-контроля.

EDC 7 выпускается для бортовых систем с напряжением питания 12 или 24 В.



КОСТЮМ ЦИФРОВОГО ПОКРОЯ

МАКСИМ САЧКОВ

Много десятилетий технология создания кузовов практически не менялась. Художники рисовали эскизы. Дизайнеры лепили по ним пластилиновые макеты, затем вручную с помощью специальных измерительных машин снимали размеры для изготовления мастер-модели из дерева. По ней делали из металла детали кузова...

Компьютер, пришедший на помощь дизайнерам и конструкторам, устроил маленькую революцию. Никаких пластилиновых макетов, никаких «плазов» – чертежей 1:1, минимум бумажной волокиты... Уже через год испытатели получают на «растерзание» первый ходовой прототип.

Пожалуй, единственное, что осталось неизменным – эскизы, определяющие стиль будущего автомобиля. Дизайнеры называют их «скетчи». Без них не обойтись и в век компьютерных технологий. Из множества рисунков выбирают один. Остальные, увы, останутся в архиве дизайн-центра – для историков.



На модели 3111 конструкторы ГАЗа отрабатывали компьютерные методы проектирования. Помимо пластмассового прототипа кузова в масштабе 1:3, для подстраховки сделали полномасштабный пластилиновый макет в натуральную величину. Сегодня от таких окончательно отказались.



КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЫКРОЙКА

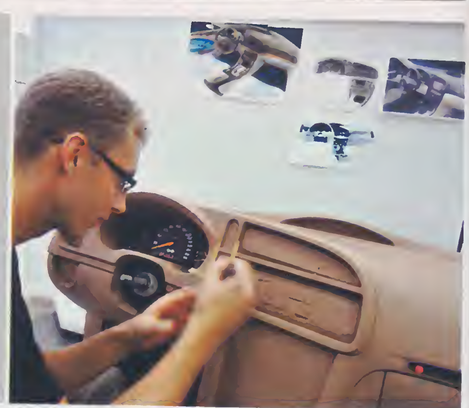
Итак, эскиз принят в работу. Дизайнеры откладывают карандаши и берут электронное перо – стилус. Рисунок с бумаги переходит на экран компьютера, где постепенно будет приобретать черты будущего автомобиля. Сначала эскиз дорабатывают – четко обводят границы деталей, прорисовывают элементы – колесные диски, дверные ручки...

Поколдовав над внешностью, переходят от рисунка к чертежу. На изображение накладывают измерительную сетку, которая делит автомобиль на десятки тысяч элементов. Клеточки нужны для более детальной проработки поверхностей и виртуальных испытаний, например, крэш-тестов. Да-да! Автомобиля еще нет, но по изменению формы и смещению элементов кузова можно прикинуть повреждения, которые машина получит в аварии. Специальная программа учитывает все нюансы конструкции: точки сварки, свойства и толщину металла. В общем, виртуальные испытания максимально приближены к реальным, но обойдутся намного дешевле.

Пора размещать в подкапотном пространстве силовой агрегат, усаживать в салон водителя и пассажиров. Кстати, компьютер позволяет быстро и точно







Кузов концепта ГАЗ-3169 «Комбат» – полностью компьютерная разработка. В виртуальном мире можно крутить не только всю машину, но и ее детали.

Дизайнеры вносят последние изменения в макет панели приборов. Скоро их решения воплотят в пластике и дереве.

Измерительной машиной, снимающей размеры с пластилиновой обшивки двери, тоже управляет компьютер.

сравнить автомобиль с одноклассниками конкурентов, наложив контуры машин друг на друга.

ИГРА ТЕНЕЙ

После того как автомобиль обрел четкие очертания, художники по клеточкам «натягивают поверхность», проще – закрашивают прозрачные детали машины. При этом компьютерная программа подсвечивает и поворачивает автомобиль в разных плоскостях. На кузове появляются блики, и опытный глаз художника видит огрехи, которые пока оставались в тени.

Избавившись от мелких недочетов, дизайнеры проверяют, соответствует ли виртуальная модель техническим требованиям: правильно ли установлена светотехника, не задевают ли полностью вывернутые передние колеса за арки, на месте ли площадка под номерной знак. Неточности, допущенные на предыдущих этапах, быстрее и дешевле устранять на экране монитора, нежели на макетах, тем более на первых образцах. Остаются мелочи вроде эмблем и шильдиков на капоте и багажнике.

ВЫХОД В СВЕТ

Только теперь автомобиль покинет пределы виртуального мира. Но сначала демонстрационные программы позаботятся о... рекламных снимках. Огромный зал для фотосъемки, как и автомобиль, «живет» внутри компьютера. Здесь расставлены цифровые камеры, софиты... Откроем небольшой секрет: первые рекламные изображения новых моделей обычно – искусные компьютерные коллажи.

Итак, начинается рождение материального автомобиля. Вернее, пока его макета. Сначала делают уменьшенные прототипы: они помогают дизайнеру «поймать» оставшиеся ошибки. Кроме того, «игрушечные» машинки можно отправить на испытания, например, в миниатюрную аэродинамическую трубу. Уменьшенные копии «ваяют» из специального твердого пластика, который легко обрабатывать на координатно-фрезерном станке. Автомобильчик выглядит «как настоящий», его даже покрывают эмалью и лаком.

Полноразмерный макет, так называемый «демонстратор», собирают обычно из пластиковых деталей, выполненных по точным, рассчитанным компьютером размерам. Иногда макеты снабжают даже детально проработанным салоном. «Демонстраторы» устанавливают на колеса, но такие «машины» самостоятельно не передвигаются.

ВНУТРЕННЯЯ КУХНЯ

Пока многие фирмы, проектируя интерьер, не до конца доверяют компьютеру и создают посадочный макет в натуральную величину. Вообще-то, «в штате» дизайн-центров, как правило, числятся компьютерные трехмерные манекены. Однако виртуальные человечки не всесильны. Поэтому дизайнеры все же берутся за пластилин.

Из него на специальной плите лепят панель приборов, двери, задние сиденья. Передние кресла, как правило, реальные. Их, как в настоящем автомобиле, можно регулировать. Когда все необходимые корректировки и переделки выполнены, координатно-измерительной машиной снимают размеры с каждой детали. По ним изготавливают реальные элементы интерьера.

МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЯ

Осталось «всего-то» воплотить виртуальный автомобиль в «железе». Но чтобы изготовить кузовные детали для экспериментальных образцов, сначала готовят оснастку. На координатно-фрезерном станке делают из дерева «оттиск» будущего крыла или панели двери. Для некоторых деталей вместо древесины используют мягкий металл или пластик.

Основные кузовные детали прототипа выстукивают по старинке – вручную. Хотя богатые фирмы уже заказывают для некоторых деталей штампы. Они не рассчитаны на большую серию – лишь на опытную партию машин, поэтому относительно недороги.

Итак, детали готовы и уже в руках сварщиков. Наконец, собранный вручную кузов начиняют агрегатами, обставляют «мебелью», остекляют.

Прежде лишь на первых образцах выявляли многие огрехи проектирования: то детали не стыковались, как задумано, то колеса терлись об арки, то стекла полностью не открывались... Теперь эти ошибки компьютер исправил загодя. Значит, автомобили можно сразу отправить на дорожные и лабораторные испытания. Кузова следующих серий дорабатывают, учитывая результаты тестов первого поколения машин. А тут уж и до серийных автомобилей недалеко...

Пока дизайнеры еще не разучились держать в руках карандаши и лепить из пластилина. Наверное, скоро компьютер наловчится даже предлагать собственные стилистические решения, а то и открывать новые горизонты в автомобильном дизайне. Впрочем, последнее слово все равно останется за человеком. □

СЭР «ФАНТОМ»

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ. ФОТО: «РОЛЛС-РОЙС»

«Леди и джентльмены, приветствую вас в Гудвуде в этот исторический для компании «Роллс-Ройс» день», – глава фирмы Тони Готт начал издалека. Обращаясь к собравшимся в головном офисе «Роллс-Ройса» в графстве Западный Суссекс, он увлеченно рассказывал об авиационном и автомобильном прошлом компании, о перипетиях открытия нового завода в Великобритании и лишь затем о виновнике торжества – новом «Роллс-Ройсе».

В ожидании кульминации гости с нетерпением поглядывали на занавес, за которым прятался «Фантом». «Вы очень терпеливы», – улыбнулся Готт. Наконец завеса пала, и собравшиеся поймали на себе строгий взгляд глубоко посаженных прямоугольных фар.

Дизайнеры оказались куда смелее художников-фантазеров от автомобильной прессы, задолго до официальной премьеры заполонивших бумажные и электронные издания шпионскими изображениями машины. Столь дословного перепева классических мотивов, вероятно, не ожидал никто: «камин» радиаторной решетки, характерная волна ниспадающей крыши, «блюдца» противотуманных фар, кажется, просто скопированы с моделей 60-х.

В первый момент все это немного шокирует, но постепенно разочарование уходит и вспоминаются слова одного из отцов фирмы сэра Генри Ройса: «Стремитесь к совершенству во всем, что делаете. Возьмите лучшее из лучшего и сделайте его совершеннее. Если лучшего не существует – ваяйте его».

У дизайнеров, ваявших новый «Фантом», было лучшее – знаменитые автомобили прошлых лет. «Мы черпали вдохновение, глядя на «Сильвер-Клауд» 50-х и «Сильвер Шедоу» 60-х годов», – подчеркивает Тони Готт. Видна преемственность и с другими моделями. Например, с «Фантомом» второго поколения родом из 30-х праправнука роднят длинный капот и короткий передний свес, огромные колеса и восходящая линия порога, создающая иллюзию чуть приподнятого носа.

Да, англичане умеют хранить традиции. Хотя, восстановим справедливость: машину по большей части делали немцы. Специалисты БМВ, которой принадлежит «Роллс-Ройс», приступили к работе над автомобилем в начале 1999 года. А чтобы британские традиции не пострадали, баварцев поселили близ знаменитого Гайд-Парка и района Белгравия – дабы художники вдохновлялись атмосферой Лондона.

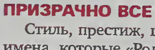
Вернемся в Гудвуд, к «Фантому» XXI века. Заглянем в салон: вот так сюрприз! Двери распахиваются как в старых машинах, включая «Фантом» пятого поколения образца 1966 года, – в разные стороны, словно ставни. По утверждению фирмы, так удобнее садиться, вернее, входить в машину. Кстати, двери «Роллс-Ройса» с сервоприводами: нажал кнопку на задней стойке – и они плавно встают в проем.



На заводе в Гудвуде ежегодно будут собирать около тысячи «роллс-ройсов». На крышах стеклянных павильонов, где рождаются «фантомы», разбиты газоны.

В каждой из задних дверей спрятан незаменимый для лондонской зимы… зонт. Он выезжает из специального отделения при нажатии кнопки. Ниша для зонта с мудреными дренажными отверстиями, так что влага не испортит автомобиль.

Интерьер продолжает тему, доминирующую во внешности. Казалось бы, кожей и полированным деревом сегодня никого не удивишь. Но вот стилем и исполнением… Все 450 кусков и кусочков кожи, которые использовали для отделки, вырезаны лазером – гарантия безупречного качества. На выбор – шесть сортов дерева. Причем на каждую панель нанесен «сертификат соответствия». В зависимости от расположения детали подбирают фактуру древесины и вариант ее обработки – горизонтальные поверхности сделаны матовыми, а вертикальные отшлифованы до зеркального блеска.



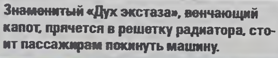
ПРИЗРАЧНО ВСЕ

Стиль, престиж, шарм – понятия неосязаемые. Столь же нематериальны имена, которые «Роллс-Ройс» неизменно выбирает для своих машин. Начиная с модели «Сильвер Гоуст» («Серебряный призрак») образца 1907 года, эта традиция не была нарушена ни разу. За столетнюю историю марки мир восторгался «Рассветом» и «Облаком», «Серафимом» и «Фантомом»… Как правило, вся эта «воздушность» была серебряной – многие имена начинались со слова «Сильвер». Еще ни разу англичане не спускались с небес на землю. Интересно, настанет ли день, когда в английском языке кончатся подходящие существительные?

С высококвалифицированным ручным трудом соседствуют новейшие технологии. Внешние панели 5,8-метрового кузова покоятся на алюминиевой пространственной раме, большая их часть тоже выполнена из «крылатого металла» и пластика. Результат феноменален: жесткость кузова на кручение достигает 40 500 Н·м (это вдвое выше среднестатистического в автомобильной промышленности показателя), а его масса всего 550 кг. В общей сложности рама состоит из 200 профилей и 300 формованных деталей и приходит в Гудвуд подсобранной с завода концерна БМВ в Дингольфинге, Германия.

Англичан тоже не оставили без сложной и ответственной работы. Например, установка дверей с хитрой кинематикой требует особой точности, поскольку допуск на зазор 2,7 мм очень строгий.





Знаменитый «Дух экстаза», венчающий капот, прячется в решетку радиатора, стоит пассажирам покинуть машину.



«Фантом» XXI века – один из немногих «роллс-ройсов», который делали с учетом того, что за руль машины иногда сядет хозяин.



Груз ответственности за «начинку» «Фантома» целиком лежит на БМВ. Баварцы разработали адаптивную подвеску, позволяющую менять дорожный просвет в пределах 25 мм. Системы динамической стабилизации и АБС – от БМВ 7-й серии, адаптированные к «Фантому». Рычажок автоматической шестиступенчатой коробки передач, пристроившийся у руля, кругляш контроллера основных функций навигатора, аудиосистемы и климатической установки тоже немецкие, аналогичные тем, что знакомы по баварской «семерке».

Интересно, что 12-цилиндровый V-образный мотор «Фантома» имеет такой же объем, как и двигатели «роллс-ройсов» пятидесятилетней давности – 6,75 л. А ведь этот современный агрегат опять-таки ближайший родственник «семерочного». Разница – в увеличенном объеме и настройках. Более 75% момента двигатель выдает уже с 1000 об/мин, а максимальные 720 Н·м – при 3500 об/мин.

Любопытно, что игра в проценты продолжена и на приборной панели. Рядом со спидометром, указателями уровня топлива и температуры притаился чудо-прибор – аналоговый датчик остаточной мощности. Он успокоит водителя, сообщив, что на скорости 100 миль/ч в запасе еще 75% «лошадей». Впрочем, важно ли владельцу, что двигатель в 338 кВт/453 л. с. разгонит «Фантом» до 240 км/ч, а рубеж в 100 км/ч машина преодолеет за 5,9 с? Вряд ли. Ведь поклонники марки прекрасно знают – мощности у «Роллс-Ройса» всегда достаточно… □

ТАМ, КУДА УХОДИТ ЗИМА



АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ



ЗДЕСЬ КЛИМАТ ИНОЙ

Природные условия Антарктики не похожи даже на те, что знакомы по Аляске или Якутии. У снега другая структура: снежинки не смерзаются, а лишь сцепляются между собой. Покров, так называемый фирн – с минимальной несущей способностью. Зато легко образует снежные мостки над трещинами в леднике, глубина которых иногда несколько километров. В ширину закрытые предательским снежным покровом пропасти достигают нескольких метров. В общем, передвижение по Антарктиде сродни игре в русскую рулетку.

В свое время здесь испробовали и собачьи упряжки, и даже маньчжурских пони, запряженных в сани. Но эти «транспортные средства» замерзали или проваливались в ледяные ловушки.

Для американской экспедиции адмирала Бэрда в 1940 году построили невиданную машину – полноприводный «Антарктический снежный крейсер». Гигантский вседорожник имел шины диаметром 3, а длину кузова (скорее, все-таки, корпуса) – 17 метров! По замыслу конструкторов, он не должен был проваливаться даже в пятиметровые разломы, а плоское лыжеподобное днище не позволило бы машине погрузиться в рыхлый снег. Два дизель-генератора по 200 л. с. снабжали током мотор-колеса, запас топлива обеспечивал дальность хода 8000 км.

Увы, антарктическая премьера крейсера провалилась с треском: конструкторы не учли горного рельефа Антарктиды. Машине приходилось карабкаться на крутые ледяные скалы – заструги. А ведь свесы кузова составляли по... 5 метров! Да и мощности двигателей не хватило для езды по рыхлому снегу. Нет, Антарктике нужен был иной транспорт!



«Снежный крейсер» добрался до антарктических снегов, да в них и пропал.

Главным «линкором» Антарктиды на десятилетия стала советская «Харьковчанка».

АНТАРКТИЧЕСКИЙ ТАНК

Советские боевые гусеничные машины долго считали лучшими в мире. Аналогичную оценку получила советская «Харьковчанка», созданная в 1959 году для дальних экспедиций по Антарктиде. Основные решения и агрегаты были заимствованы у артиллерийского тягача АТ-Т и танка Т-54. Шасси «изделия 404С» (так на харьковском заводе официально называли машину) удлинили, ширину гусениц довели до метра. Дизель с механическим нагнетателем развивал почти 1000 л. с. на высоте 3000 м. В гигантских баках плескалось 2,5 тонны солярки, которой хватало на 1500 км. Кабина площадью однокомнатной квартиры – 28 м^2 имела высоту 2,1 м. Микроклимат обеспечивали восемь слоев капроновой ваты и отопители, подающие в час до 200 м^3 горячего воздуха. Ремонтировали двигатель прямо из кабины.

Монстр массой 35 т мог тащить 70-тонный прицеп, взбираться на 30-градусный (не 30-процентный!) подъем и плавать в ледяной воде. В 1967 году эти машины покорили Полюс относительной недоступности. Потом сюда уже никто не забирался. «Харьковчанки» эксплуатировали вплоть до конца 90-х годов прошлого века.

«ЗМЕЯ» ПО ИМЕНИ «ВИТЯЗЬ»

При всех достоинствах «харьковчанки» были слишком короткими, чтобы не бояться замаскированных снегом трещин. Поэтому для Антарктики адаптировали другое изделие ВПК – транспортер «Витязь». Он был разработан еще в середине шестидесятых и выпускается на Ишимбайском заводе транспортного машиностроения. По сути, машины представляют собой этакую двух-трехзвенную «змею», которая, подобно кобре, может поднимать вверх «голову», преодолевая заструги. Этой способностью транспортеры серии ДТ обязаны шарниру, соединяющему звенья. С помощью гидравлики он может принудительно поворачиваться в трех плоскостях или фиксироваться для прямолинейного движения. В последнем случае «Витязь» – монолитный тягач длиной свыше 14 метров (а трехзвенник ДТ-30П-18П и того больше!). Такой «анаконде» трещины метров до пяти и вертикальные ступеньки в 1,5 м – нипочем! Как и на «харьковчанках», на «витязях» устанавливают комфортный жилой блок на втором, ведущем или третьем – пассивном звене.

Первые два «витязя» попали в Антарктиду в 1989 году. Корабль не смог подойти близко к берегу, и транспортеры на глазах потрясенных иностранных журналистов просто спустились в воду, проплыли 12 км и, задрав «головы», преспокойно выбрались на лед. Сегодня «витязи» обслуживают станции Австралии, Аргентины, Франции и ЮАР.

Двух-трехзвенные тягачи «Витязь» – уникальные по своим возможностям вездеходы.

«Сноу кэты» бессильны против скрытых трещин и работают «на местных линиях».

Гусеничные движители ставят и на обычные вседорожники, например, «Форд».

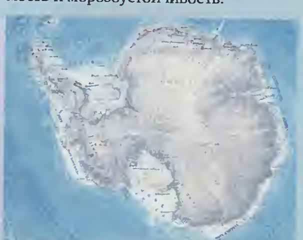
НАША СПРАВКА

Антарктида открыта в 1820 году экспедицией Беллингсгаузена и Лазарева. Площадь – около 14 млн. км^2; средняя высота над уровнем моря – 2040 м, максимальная – 5140 м. Покрыто льдом 99% территории, средняя толщина ледяного покрова – 1720 м, максимальная – 4300 м. Средняя температура зимой – минус 65°С, летом – минус 40°С; плотность населения – около 0,00003 чел/км^2.

Кстати, на последней – их сервис-центр.

В ТЕНИ ГИГАНТОВ

По мере обживания Антарктиды стало ясно: дальние походы не единственная задача ученых. Большее время отнимают рутинные работы вблизи станций, расчистка и трамбовка взлетных полос, поездки по проторенным маршрутам. Кроме того, в наши дни суровый материк стал излюбленным местом туристов. Для решений этих задач нет нужды в гигантах. Главное – проходимость и морозоустойчивость.





Самый распространенный сегодня вездеход Антарктики «Пистен Булли».



Шведский «Хэгглунд» похож на уменьшенный «Витязь», однако не имеет управляемого шарнира в сочленении звеньев.

От жилой зоны до взлетной полосы можно с комфортом доехать на «Дельте» с шинами сверхнизкого давления.

Начало относительно небольшим машинам положил «Сноу Кэт» американца Эммитта Такера. Изначально машину предназначали для Канады и Аляски, но благодаря выдающимся внедорожным качествам (например, удельное давление на грунт всего 0,045 кгс/см^2) «снежные коты» поехали в антарктическую экспедицию 1957–1959 гг. Фирма получила заказ на восемь «сноу кэтов», которые при массе 3600 кг нагружали снег меньше, чем рослый лыжник. Несколько страшноватый с виду, «кот» уверенно шел со скоростью 25 км/ч, пока на пути не встречалась трещина. Гусеничные тележки могли поворачиваться почти на 90° в вертикальной плоскости, это позволяло по-кошачьи взбираться на ледяные заструги.

Сегодня «сноу кэты» оснащают дизелями «Камминс» мощностью от 170 л. с. и автоматической трансмиссией «Эллисон». Они перевозят пассажиров или тянут санные прицепы массой до 8 тонн. Гусеничные тележки, аналогичные тем, что некогда разработал Такер, прижились и на пикапах «Форд», где их устанавливают вместо колес.

Распространены на полярных станциях и плавающие транспортеры шведской фирмы «Хэгглунд», на базе которых создали и туристические версии с повышенным – вплоть до оснащения ремнями безопасности и... кондиционерами – комфортом. Пятнадцатиминутная прогулка по Антарктиде со скоростью 55 км/ч – захватывающий аттракцион стоимостью всего 12 долларов с человека! Может, поэтому машины окрестили здесь «Дядюшка доллар». Но все же основная работа «хэгглундов» – дальние перевозки и спасательно-розыскные операции.

С альпийских горнолыжных трасс пришли в Антарктику многоцелевые немецкие тягачи «Пистен Булли». Довольно тяжелая машина на широких гусеницах чрезвычайно устойчива. Двигатель «Мерседес-Бенц OM 457 LA» приводит в действие мощный гидронасос, питающий гидромоторы ведущих звездочек. Никаких карданных валов, шестерен, коробок передач. Скорость до 25 км/ч, а тормоза, в обычном понимании, «Пистен Булли» не нужны – он тормозит «двигателями». Преодолеваемый подъем – фантастические 45°. В Антарктиде прижились пассажирские (до 20 мест), грузовые и специальные версии. За работой всех систем следит бортовой компьютер, он даже распознает обрыв отдельных нитей троса лебедки. А трос, кстати, длиной... 1050 м! Обычно тягач тащит санный поезд из двух-трех прицепов с грузом до 20 тонн. Маршрут между немецкими станциями «Ноймайер» и «Конен» в 757 км поезд преодолевает в зависимости от погоды за 9–14 дней, но только в период с декабря по февраль, то есть летом. Раньше разведанные безопасные фарватеры обставляли вешками, теперь точно выдерживать курс помогают спутниковые навигаторы.

НА «ДУТИКАХ»

В Антарктиде есть районы с разными климатическими и «бездорожными» условиями. В некоторых местах работают обычные автомобили, прошедшие арктическую подготовку, например «нивы» и «тойоты». Популярны бигфуты – шины сверхбольшой размерности с низким давлением на снег. Практически всегда на машинах стоят пусковые подогреватели. В сильные морозы дизельные двигатели переводят на авиационный керосин, он не застывает даже при очень низких температурах...

Кто-то освоил здесь, пожалуй, и самое экзотическое для Антарктики транспортное средство. Утренний моцион можно совершать на... горном велосипеде! Впрочем, не исключено, что скоро по Антарктике будут ездить обычные машины, но обязательно на шипованных шинах. Американцы уже строят первое трансантарктическое ледяное шоссе длиной 1600 км от береговой базы Мак-Мердо до базы Амундсен-Скотт на Южном полюсе. ▫

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НЕКОТОРЫХ ТЯГАЧЕЙ АНТАРКТИКИ

Параметр/Модель	404С «Харьковчанка»	ДТ-30П «Витязь»	«Пистен Булли 300 Полар»
Число цилиндров х рабочий объем двигателя, смз	12 х н.д.	12х38 880	6х11 970
Мощность, кВт/л. с.	741/995	529/710	315/430
Максимальная скорость на суше/на плаву, км/ч	30/н. д.	37/4	23/–
Запас хода, км	1500	500	220
Объем топливного бака, л	2500	н. д.	210
Снаряженная масса, кг	35 000	28 000	7500
Удельное давление на грунт, кгс/см^2	н. д.	0,3	0,056
Масса буксируемого прицепа, кг	70 000	28 000 (III звено)	20 000
Дорожный просвет, мм	н. д.	350	350
Габарит (длина х ширина х высота), мм	8500х3500х4000	14 350х3100х3295	5970х4260х2930

НЕ ДУМАЙ О СЕКУНДАХ СВЫСОКА

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Еще каких-нибудь двести лет назад ученые всерьез обсуждали вероятность гибели человека, окажись он на объекте, движущемся со скоростью около 100 км/ч. В век космических скоростей это воспринимается как курьез. И все же, пока одни конструкторы борются с подъемными силами, грозящими превратить автомобиль в летательный аппарат, другие заняты тем, чтобы заставить машину послушно двигаться на черепашьей скорости.

ВО ВЕСЬ ОПОР

Трудно представить, что чувствовал в пустыне Блэк-Рок, штат Невада, англичанин Энди Грин, когда сел за штурвал стоящего на старте «Траст-SSC» – претендента на титул самого быстрого автомобиля в мире (Thrust – толчок, удар, Super Sonic Car – сверхзвуковой автомобиль). Быть может, вспоминал о неоднократных неудачных попытках преодолеть звуковой барьер или просто пролистывал страницы жизни... Но 15 декабря 1997-го удача была на его стороне: Грину удалось установить абсолютный рекорд скорости для наземного средства передвижения – 1228 км/ч!

Автомобилем эту ракету на колесах, конечно, назвать можно с натяжкой. Не только внешность, но и начинка «Траста» необычна. Машину приводили в движение два реактивных двигателя «Роллс-Ройс». Их мощность эквивалентна 1000 моторам «Форда-Эскорт» или 125 агрегатам гоночной формулы и составляет 100 000 л. с.

«Траст-SSC», конечно, сложно представить притормаживающим при помощи парашюта у очередного перекрестка. Ну, а как насчет серийных «рекордсменов», приспособленных к дорогам общего пользования? Спустя год после рекордного заезда было зафиксировано еще одно непревзойденное по сей день достижение, к которому также приложили руку англичане.

В марте 1998 года на трек полигона «Эра-Лессин» (Ehra-Lessien) в Германии вышел культовый «Мак-Ларен F1», руль которого доверили профессиональному гонщику Энди Вэллесу. Беспристрастная электроника зафиксировала максимальную скорость машины 386,7 км/ч. Километр «Мак-Ларен» проходил за 9,3 с, а за каждую секунду преодолевал 107 м.

Модель F1, выпуск которой был начат в 1993-м, и по сей день может служить технологическим эталоном. Углепластиковый кузов обладает фантастической жесткостью и чрезвычайно легок, расположенное по центру место водителя позволяет достичь идеальной развесовки. В базе находится 627-сильный 12-цилиндровый мотор БМВ объемом 6 л.



За эффектной внешностью «Мак-Ларена F1» скрыто шасси аналогичной с машинами формулы 1 конструкции. Позади водительского кресла предусмотрены места для двух пассажиров.



«Траст-SSC» выиграет старт со светофора у любого: за 16 секунд он разгоняется до... 1000 км/ч!



«Махиндры» собирают по лицензии с 1947 года. Такие машины стоят на службе в вооруженных силах Индии.

Немецкая фирма «Кёссборер» специализируется на машинах с гидравлической трансмиссией. Модель «Марина» с максимальной скоростью 32 км/ч предназначена для чистки пляжей.



«Просто поразительно, насколько стабилен и послушен F1 на такой безумной скорости», – делился ощущениями после заезда Энди Вэллес. Сегодня F1 уже не выпускают, так что желающим пополнить коллекцию придется искать один из 300 осевших в гаражах толстосумов экземпляров.

Вскоре у «Мак-Ларена» появится несколько грозных соперников. Прежде всего, это уже почти серийный «Бугатти-Вейрон» с мотором объемом 8 л с четырьмя нагнетателями мощностью около 1000 «лошадей». Сейчас конструкторы работают над... подбором шин, которые бы выдержали нагрузки на ориентировочной максимальной скорости 400 км/ч. В группу лидеров, бесспорно, войдут «Мерседес-SLR» с 560-сильным двигателем, готовый взять рубеж в 320 км/ч, и «Порше-Каррера GT» с мотором примерно такой же мощности и на 10 км большей максимальной скоростью. Явление на свет обоих суперкаров намечено уже в нынешнем году.

ЧЕРЕПАШЬИМ ХОДОМ

Зачастую скорость для автомобиля – не самый важный показатель, иногда ее даже принудительно ограничивают. Как правило, тихоходы – трудяги, незаменимые в городах, а иногда и «на природе». Спецтехника работает, например, на горнолыжных склонах. Спешка здесь ни к чему, поэтому максимальная скорость гусеничных ратраков редко превышает 30 км/ч. Эти машины способны штурмовать гору под углом 60°, а для «утаптывания» снега их массу доводят до 9000 кг! Естественно, чтобы сдвинуть с места такую махину, требуется немалая мощность. Например, шестицилиндровый мотор «Мерседес-ОМ 501 LA», установленный на ратрак «Эверест» фирмы «Принот», при объеме 11 950 см^3 развивает 315 кВт/428 л. с., а его крутящий момент достигает 2000 Н·м!

Но самая аккуратная поступь все же у автомобилей, с которыми мы встречаемся на городских улицах. Так, отечественный снегопогрузчик КО-203 способен стабильно «ползти» на скоростях... 0,36–2,44 км/ч! После окончания работы трудяга отбывает на отдых на всех парах – его предел 25 км/ч.

«Гражданские» автомобили-тихоходы, как правило, те, что выпускают с минимальными изменениями уже не один десяток лет. Исключение – разве что набирающие популярность в Европе квадрициклы: поскольку ими разрешено управлять несовершеннолетним, скорость малюток с максимум 20-сильными двигателями ограничивают 40 км/ч.

Рейтинг наименее быстрых среди «настоящих» автомобилей возглавляет индийский вседорожник «Махиндра CJ», прародителем которого является прославившийся во время Второй мировой войны «Виллис-МВ». Естественно, за полвека машину неоднократно модернизировали, однако суть конструкции осталась прежней. Одну из модификаций оборудуют дизельным мотором объемом 2,5 л, развивающим 29 кВт/40 л. с. Разогнать двухтонную машину такому мотору под силу лишь до 85 км/ч. Но комплексов неполноценности владельцы «Махиндры», скорее всего, не испытывают. Ведь ездить им приходится по дорогам столь же далеким от автобанов, как «Махиндра» от «Порше». □



МИРОВОЙ РЕКОРД АВТОМОБИЛЬНОЙ СКОРОСТИ

ЗАПАДНАЯ печать торжественно возвещает о новом мировом автомобильном ...

«Западная печать торжественно возвещает о новом мировом рекорде, установленном англичанином Малькольмом Кэмпбелль. Кэмпбелль достиг скорости 330 км/ч, побив прошлогодний рекорд англичанина Сигрэва в 324 км/ч...

... Следует отметить, что все эти невероятные скорости никакого практического значения не имеют. Огромнейшая шумиха, которую поднимает вокруг каждого такого рекорда буржуазный запад, имеет целью пропагандировать идею автомобилизма и... соответствующую автомобильную фирму». («За рулем», 1928, № 1)



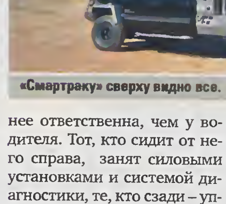
ГРОЗА ТЕРРОРИСТОВ

«ШЕВРОЛЕ-СИЛЬВЕРАДО» ПРИЗВАН В АРМИЮ

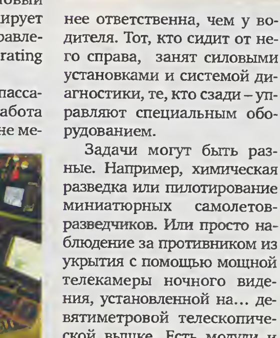
Представленный на Детройтском автосалоне многоцелевой концепт-кар «Смартрак» на базе «Шевроле-Сильверадо 2500HD» заполнен новейшими технологиями, что называется, под завязку. Исходное шасси с двигателем «Дурамакс» и трансмиссией «Эллисон 1000» удлинили и добавили третью ведущую ось. Сделано это не ради проходимости, а чтобы повысить грузоподъемность до 4,5 тонны.

Но перевозка обычных грузов – занятие не для «Смартрака». Столь солидную массу имеют сменные модули различного назначения. Любой из шести можно доставить транспортным самолетом и в считанные минуты установить на автомобиль. Соединить разъемы несложно, сделать это по силам простому солдату. Дальше в дело вступает компьютер. Он опознает новый «груз» и перепрограммирует под него систему управления VOS (Vehicle Operating System).

В автомобиле три пассажирских места. Но работа у этих членов экипажа не менее ответственна, чем у водителя. Тот, кто сидит от него справа, занят силовыми установками и системой диагностики, те, кто сзади – управляют специальным оборудованием.



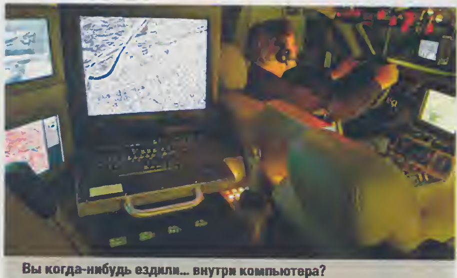
«Смартраку» сверху видно все.



Задачи могут быть разные. Например, химическая разведка или пилотирование миниатюрных самолетов-разведчиков. Или просто наблюдение за противником из укрытия с помощью мощной телекамеры ночного видения, установленной на... девятиметровой телескопической вышке. Есть модули и более грозные, которым обрадовался бы сам Джеймс Бонд. Например, для пуска ракет «Спайк» с оптической системой точного наведения.

Не забыты даже интересы журналистов. Освещать ход операции поможет медиамодуль, с помощью которого можно передавать видеорепортажи с места событий через спутники и Интернет.

Водитель регулирует давление в шинах (впрочем, на автомобиле можно ехать, даже если шины останутся вовсе без воздуха), дорожный просвет (за ним наблюдает отдельная видеокамера). В сложных случаях на помощь придет лебедка с усилием 5,5 тонны с тросом из нержавеющей стали. Этот материал вообще широко применен в «Смартраке» – автомобиль не подвластен коррозии и не боится пуль из стрелкового оружия.



Вы когда-нибудь ездили... внутри компьютера?

ОТВЫКАЙТЕ ОТ РЕМНЯ

...СКОРО ЕГО ПРИДЕТСЯ МЕНЯТЬ ЛИШЬ ВМЕСТЕ С ДВИГАТЕЛЕМ

Сегодня производители автомобилей рекомендуют менять зубчатые ремни ГРМ через определенный пробег. Процедура эта в некоторых автомобилях отнимает не один нормочас. Ведь чтобы добраться до ремня, приходится иногда демонтировать несколько агрегатов, не имеющих к нему отношения. Заманчиво сделать ремень со сроком службы, равным ресурсу самого автомобиля.

Ральф Бергер, руководитель отдела исследований ганноверской фирмы «Конти Тех Антрибсистеме», считает эту задачу выполнимой. Например, на бензиновых моторах «Фольксваген» объемом от 1,0 до 1,6 л уже сегодня не нужно менять ремень... до капитального ремонта двигателя. В сервисной книжке «Ауди» с двигателем 2,0 FSI пока есть требование заменить ремень через 180 тыс. км, но уже в следующем издании этого не будет. Для «Пежо-307», «Пежо-206», «Ситроена-С3», а также для «Форда-Фиеста» установлен гарантийный срок службы ремней 240 тыс. км или... 10 лет. Притом контроллер двигателя в любой момент готов выдать данные о реальном состоянии зубчатой «ленты».



Разумеется, такой результат был бы недостижим без оптимальной настройки автоматических натяжителей и роликов. Но и материалы для ремня нынче непросты. Кордовые нити из стекловолокна и специальная каучуковая смесь, из которых сделан ремень «Конти-HSN-Пауэр», обеспечивают стабильную работу в диапазоне от -40 до +150°С до 300 тыс. км пробега. Так, во всяком случае, утверждают производители.



Фирменное изделие, конечно, дороже, но и служит долго.

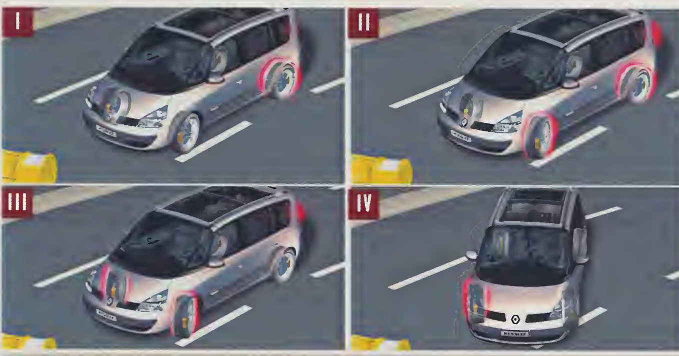
Некачественный ремень может наделать немало бед в моторе.

Прогресс особенно нагляден для испытателей, «мучающих» детали на специальном стенде. Здесь при нагрузках, значительно превышающих рабочие, ремни ГРМ выдерживают 500 часов работы. Скажете, немного? Совсем недавно они рвались через 10 часов.

Самый твердый орешек для создателей ремней – дизельные моторы с насос-форсунками. Здесь ремень не только приводит клапаны, но и аппаратуру высокого (до 2000 атм) давления. Потому и менять детали приходится пока через 60–90 тыс. км. Но на выставке «Автомеханика-2002» уже были представлены образцы, выдерживающие 160–240 тысяч даже на дизелях.

НЕ ВПИСАЛСЯ? ДОВЕРНУ!

ВО ФРАНЦИИ ЭТА КОНСТРУКЦИЯ ПРИЗНАНА ЛУЧШЕЙ НОВИНКОЙ ГОДА



Три стратегии компенсации недостаточной поворачиваемости (I–III) и одна – избыточной (IV). Красным показаны тормозящие колеса.

Так оценило жюри журнала L'Automobile Magazine усовершенствованную систему стабилизации траектории (ESP) с функцией USC (Under Steering Control – контроль недостаточной поворачиваемости). До сих пор ESP могла лишь устранить избыточную поворачиваемость, когда автомобиль стремился уйти внутрь поворота. Но для переднеприводных машин характерна, скорее, недостаточная поворачиваемость: при чрезмерной скорости в повороте передние колеса стремятся спрямить траекторию.

USC поможет водителю и в этой ситуации. Уловив с помощью гироскопических датчиков намечающееся расхождение между назначенной водителем траекторией и реальной, программа немедленно вступает в действие. Для начала она сбросит газ (это, кстати, прописано в учебниках по вождению). Не помогло? Тогда начнет подтормаживаться внутреннее заднее колесо. Мало? Добавит еще и торможение передним на той же стороне. В особенно сложных случаях система сконцентрирует тормозные усилия только на передних колесах.

Чтобы научить автомобиль таким премудростям, конструкторы применили модулятор давления с двенадцатью управляемыми клапанами, позволяющими точно и в считанные миллисекунды изменять тормозные усилия на каждом колесе в отдельности. В этом смысле USC способнее любого водителя-аса, ведь у того в распоряжении лишь общая педаль тормоза да еще рычаг ручника.

Французские испытатели утверждают, что система работает очень эффективно. Конструкция, созданная совместно фирмами «Рено», «Бош» и «Континентал Тевес», уже нашла применение в «лагунах», «меганах» и «эспасах» 2003 модельного года.

ДВЕРНОЙ ЗАВОДИК...

ПРОИЗВОДИТ ДЕТАЛИ ДЛЯ БМВ, «РЕНО» И МНОГИХ ДРУГИХ АВТОМОБИЛЕЙ

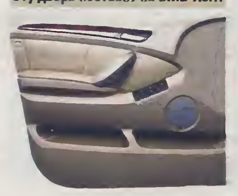
Еще недавно у двери автомобиля была совсем не хитрая конструкция: внутри лишь замок и механизм стеклоподъемника. Теперь замок снабжают электроприводом, стеклоподъемник – мотором и пультом управления. Как правило, во внутренней панели двери предусмотрено место для динамика акустической системы. А еще обязательны брус безопасности, уплотнитель, подлокотник, управляемое и подогреваемое зеркало заднего вида.

Заводы – изготовители автомобилей сочли, что заниматься сборкой дверей у себя невыгодно, и переложили заботы на плечи специализированных фирм. Такова, например, французская «Фореция» (Faurecia), изготавливающая дверные панели для «Форда-Фиеста», «Пежо-307», «Рено-Лагуна», «Фольксвагена-Шаран», БМВ-Х5, «Мерседеса-Бенц» С-класса и CLK.

Поскольку автомобильная дверь – один из основных элементов пассивной безопасности, фирма сама разрабатывает внутреннюю структуру, подбирает материалы, проводит крэш-тесты. Среди последних новинок – ударопрочный пластик «Лигнофлакс» на основе натуральных льняных волокон и подлокотник, который не только дает опору руке, но и поглощает значительную энергию при боковом ударе.

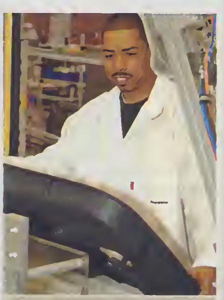
Дальше всего технологи фирмы продвинулись в сотрудничестве с «Фордом». Для «Фиесты» дверь изготавливают в сборе со стеклом, уплотнителем и всей начинкой, здесь же деталь окрашивают. Остальные детали кузова расцвечивают в камерах заводов «Форд». Тем не менее, даже самый придирчивый покупатель не заметит, что кузов окрашивали «кусками».

Эту дверь поставят на БМВ-Х5...



...а эту – на «Пежо-307».





А собирал обе, возможно, один и тот же рабочий.

НЕТ ГИПОТОНИИ

О ЗДОРОВЬЕ ШИНЫ ПОЗАБОТИТСЯ ЭЛЕКТРОНИКА

С 2004 года в США станет обязательной система контроля давления воздуха в шинах – таков результат нашумевших аварий. Вслед за американцами подтянутся и европейцы, поэтому уже сегодня несколько фирм наперебой предлагают свои решения. Последние включают не только так называемые прямые, но и косвенные, когда информацию о давлении вычисляют на основе сигналов датчиков вращения колес. Метод не самый совершенный и работает лишь на ходу.

У прямого способа тоже есть недостатки. Например, встроенный в колесо передатчик должен иметь собственную батарейку. При перестановке колес нужно перепрограммировать систему, чтобы она не путала, скажем, правую переднюю шину с левой задней.

Эти проблемы удалось решить голландской фирме «Филипс», использовавшей свои наработки в области систем доступа без ключа «Кейлесс Энтри». В пластиковой карточке спрятан микрочип (без батарейки!), который вступает в диалог с электронным модулем: тот опрашивает чип и получает от него ответы. Подобную схему решили применить и для контроля давления воздуха.

Итак, микрочип P2SC, выдерживающий ускорения до 2000 g и температуру до 175°C, крепят в шине и дополняют датчиком давления. Как только водитель включает зажигание, центральный электронный блок начинает опрос каждого колеса с помощью низкочастотного радиосигнала, несущего в себе достаточно энергии для работы кристалла и излучения высокочастотного отклика. Антенны расположены в непосредственной близости от колес, так что сигнал на каждую из них приходит только от «своего» колеса независимо от перестановок.

Как ожидают маркетологи, к 2006 году ежегодный спрос на подобные системы достигнет 15 млн. комплектов, а к концу десятилетия вырастет до 22 миллионов в год.



Система мониторинга шин, разработанная «Филипсом».

ТРЕЗУБЦЕМ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. РИСУНОК: **КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК**

ИСТОКИ

Тридцать лет назад знаменитая спортивными и гоночными автомобилями итальянская фирма удивила просторным и очень быстрым седаном с фирменным трезубцем на решетке радиатора – «Кваттропорте» (четыре двери). Это был первый четырехдверный «Мазерати» и один из первых подобных автомобилей в мире: он сочетал роскошь лимузина и спортивную прыть. Мотор V8 развивал 260, а позднее – 290 л. с. Но главное – фирма нарушила неписаный закон: чистокровный итальянский скакун возит не больше двоих.

Конечно, нынче принято ломать стереотипы. Даже «Порше» отважилась на вседорожник. Но к его премьере публику готовили больше года, а концепт «Мазерати-Кубанг», представленный на Детройтском автосалоне, стал даже для специалистов полной неожиданностью.

SUV ВЫСОКОЙ МОДЫ

«Кваттропорте» – не прямой, а идеологический предок «Кубанга». Стилистика полноприводника лишена ныне модной ностальгии. Но элегантный пятидверный универсал, так же как некогда седан, можно смело назвать нарушителем фамильных традиций.

Кузов, созданный Джорджетто Джуджаро по личной



«Мазерати-Кваттропорте» – «духовный отец» «Кубанга».

Концепт-кар «Мазерати-Кубанг».



просьбе главы «Мазерати» и «Феррари» Луки ди Монтеземоло, при солидных размерах (длина 4980 мм) удивительно изящен. Дань фирменному стилю невелика – решетка радиатора и разрез «глаз», характерный для современных «мазерати».

По конструкции «Кубанг» – типичный «паркетник» XXI века. Момент распределяется по осям в отношении 48:52. Мотор объемом 4,2 л, развивающий 287 кВт/390 л. с. при 7000 об/мин, знаком по купе и спайдеру. От серийных машин заимствована и автоматическая шестиступенчатая коробка с возможностью ручного переключения. Такой арсенал «паркетному» вседорожнику, от которого требуются не столько проходимость, сколько динамика и легкость управления, наверняка придется впору.

ПРОГНОЗ

Загрузить два велосипеда в «Мазерати»? Щеголеватым поклонникам марки такое не могло и присниться. Тем не менее, универсал с максимальным объемом багажника 1500 л (минимальный – 600 л) не просто шоу-стоппер. Поговаривают, что уже осенью во Франкфурте покажут предсерийный образец. Джуджаро подчеркивает, что очень доволен работой над «Кубангом». Скорее всего, его мнение разделят богатые покупатели.

MASERATI KUBANG представлен на NAIAS в Детройте в январе 2003 года.



«Паркетник» с трезубцем на решетке радиатора поступит в продажу уже в начале 2004 года.

«ШЕВРОЛЕ-АВЕО»

Американская машина азиатского происхождения с европейским лицом – так можно назвать этот автомобиль компакт-класса. Дизайн «Шевроле-Авео» разработало итальянское ателье Джуджаро, а выпуск наладят на предприятии «Дэу» в Корее. «Авео» будут выпускать с кузовами четырехдверный седан и пятидверный хэтчбек – последний длиной всего 3,9 м. Похоже, американцев всерьез задумали приучить к автомобилям европейских масштабов. Выразительность облику придадут фары с «хрустальным» стеклом и «граненым» – мультифокальным рефлектором.

Под капотом – совсем не американская «четверка» мощностью чуть более 100 сил, которых, впрочем, должно вполне хватить машине массой в тонну. Использование в базовом оснащении механической пятиступенчатой коробки – в европейских традициях, а за милый американскому сердцу «автомат» придется доплатить.

Как теперь принято, особое внимание уделили активной и пассивной безопасности. Не допустить столкновения поможет АБС с электронным распределителем тормозных усилий, а сохранить жизнь и здоровье, если худшее все же случилось, – подушки безопасности, ремни с преднатяжителями и ступенчатый – с несколькими «рубежами обороны» – алгоритм деформации передка.

Сюрпризом базовой версии станут специальные фары для езды днем – в США ожидают законодательного введения этого требования. У седана спинка заднего сиденья складывается в пропорции 60:40, что позволяет объединить объемы пассажирского салона и багажника, который вмещает 330 л.





CHEVROLET AVEO

■ Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1598 см³; мощность – 78 кВт/105 л. с. при 5800 об/мин; максимальный крутящий момент – 145 Н·м при 3600 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 5-дверный 5-местный хэтчбек; база – 2480 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3880x1670x1495 мм; снаряженная масса – 1070 кг; объем багажника – 200/1190 л; размер шин – 185/60R14.

CHEVROLET AVEO представлен на салоне в Чикаго в 2003 году.

«СУЗУКИ-ФОРЕНЗА»

Такое впечатление, что нынче дизайн чуть ли не всех автомобилей разрабатывают итальянцы. Вот и над обликом «Форензы» трудились на «Пининфарине». Несмотря на скромные размеры, автомобилю назначено штурмовать прежде всего американский рынок, конкурируя на нем с «Тойотой-Королла» и «Хондой-Сивик».

Выразительность аэродинамически совершенного силуэта подчеркивают фары, в которых просматриваются по два «зрачка» за общим гладким стеклом – вполне обычный европейский стиль. Зато сзади «Форензу» ни с чем не спутаешь благодаря оригинальной форме фонарей. Серебристые окантовки на панели приборов придают интерьеру «Сузуки» шарм автомобиля более высокого класса.

Особое внимание уделили акустической доводке: специально добивались «солидного хлопка дверей» (терминология создателей машины), а двигатель подвесили на гидроопорах, практически исключив передачу его вибраций на кузов. Шум снизили, использовав единственный (с автоматической регулировкой натяжения) ремень для привода генератора, насоса усилителя руля и компрессора кондиционера. Глушитель – трехзвенный, с дополнительным шумопоглощающим 8-литровым резонатором. В общем, «Форенза» должна ласкать глаз и не раздражать слух.

С безопасностью у нового «Сузуки» тоже все в порядке. Естественно, есть подушки, ремни с преднатяжителями, АБС, EBD, а также система контроля пробуксовки колес TSC. Всю эту «роскошь в малых формах» можно будет приобрести уже в 2004 году.



SUZUKI FORENZA

■ Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1998 см³; мощность – 89 кВт/119 л. с. при 5400 об/мин; максимальный крутящий момент – 174 Н·м при 4500 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный седан; база – 2601 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4501x1725x1445 мм; снаряженная масса – 1225 кг; объем багажника – 351 л; размер шин – 195/55R15.

SUZUKI FORENZA представлен на автосалоне в Чикаго в 2003 году.

«НИССАН-ТИТАН»



Мировой рынок перенасыщен, поэтому, предлагая очередную машину, производители всякий раз придумывают нечто особенное, что выгодно будет отличать ее от конкурентов. В пикапе «Ниссан-Титан» такой «фишкой» стали распахивающиеся навстречу друг другу двери двойной кабины без средней стойки.

«Титан» создан на грузовой платформе. Двигатель «Ниссан-Эндуранс» развивает мощность более 300 л. с. и крутящий момент свыше 500 Н·м. Точных данных пока не сообщают. Автомобиль способен буксировать тяжелые прицепы, например, с яхтой или домом на колесах. Выпускать «Титан» будут в вариантах «Кинг Кэб» и «Крю Кэб», в полноприводной или заднеприводной версиях. Отличие «королевской кабины» от «бригадной» – в уровне отделки и наличии дополнительного места для багажа за спинками заднего ряда сидений.

На полноприводной модификации – пятиступенчатая автоматическая коробка передач и управляемая электроникой раздаточная коробка с демультипликатором. Передний мост – отключаемый. Нажатием специальной кнопки можно заблокировать задний дифференциал, превратив автомобиль в настоящего титана бездорожья. Тяжелую машину легко остановят дисковые тормоза, разумеется, с АБС.

Всерьез потрудились разработчики и над грузовой платформой. Для надежного крепления груза в ее пол интегрированы пять специальных шин для скользящих крюков, а пол кузова покрыт синтетическим составом, противостоящим ударам и царапинам. Кстати, оборудование для нанесения этого покрытия обошлось фирме в 20 млн. долларов!

NISSAN TITAN

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x32x5600 см³.
- Трансмиссия – полный привод; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая. Подвеска – двойные рычаги спереди, неразрезной мост сзади.
- Кузов – 4-дверный 5-местный пикап; база – 3551 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 5695x2002x1930 мм; длина грузовой платформы – 1981 мм; масса буксируемого прицепа – 4300 кг. Размер шин – 265/70R18.

NISSAN TITAN представлен на NAIAS-2003 в Детройте.

«ЭМ-ДЖИ РОВЕР ЭКСПРЕСС»

«Подружить» спортивный хэтчбек с грузовым «каблуком» попыталась фирма «Ровер», выпустив на рынок две новые модели – «Экспресс» и CDV (Car derived van – фургон из легкового автомобиля). Рецепт прост: заменяем задние стекла непрозрачными вставками и удаляем из салона все «легковое», что расположено за спинками передних сидений. Получился грузовичок с внешностью стремительного хэтчбека. Груза он берет не очень много – до полутонны, объемом около кубометра. Зато ничуть не менее экономичен, чем исходная модель, и столь же стремителен. Поскольку основное назначение все же не праздные прогулки с ветерком, в гамму двигателей ввели турбодизель мощностью 101 л. с.



При резком торможении



и столкновении водителя и пассажира страхует прочная сетка, разделяющая салон и багажник. Между собой модели отличаются уровнем оснащения. «Экспресс» несколько «круче» CDV, его при желании комплектуют двигателем в 160 л. с., что призвано ускорить доставку груза заказчику.

Водитель не почувствует себя обделенным по сравнению с владельцами легковых машин: в его распоряжении кондиционер и магнитола «Кенвуд», электростеклоподъемники и электрорегулируемые зеркала. Не жалеют для фургонов краски металлик, есть и впечатляющий спойлер на задней грузовой двери. Колесные диски у «Экспресса» только легкосплавные, а вот за системы АБС и EBD предлагают доплатить. Можно и сэкономить, если купить вариант CDV с мотором 1,4 л и газовой аппаратурой.

MG ROVER EXPRESS

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x8x1996 см³; мощность – 74 кВт/101 л. с. при 4200 об/мин; максимальный крутящий момент – 240 Н·м при 2000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 3-дверный 2-местный хэтчбек; база – 2500 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3990x1690x1420 мм; снаряженная масса – 1125 кг.
- Максимальная скорость – 182 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 9,9 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 5,1 л/100 км.

MG ROVER EXPRESS представлен в Великобритании в феврале 2003 года.



«ВОЛЬВО» В НОВОМ СВЕТЕ

Ежегодные продажи грузовых автомобилей в США с 1999 по 2001 год снизились с 260 до 170 тыс. шт. – вследствие экономического спада, роста цен на топливо и страховых платежей. Выход из ситуации корпорация «Вольво Тракс Норд Америка» (она контролирует около 8% рынка США) ищет в радикальном обновлении модельного ряда.

Первой ласточкой стал представитель серии капотных трехосных грузовиков VN. По американской «табели о рангах» он относится к восьмому классу. В его основе европейские «вольво» серий FH и FM, модернизированные в 2001 году. Внешне нынешний «капотник» почти такой же, как предыдущий: изменился лишь «разрез глаз», передний бампер и радиаторная решетка. Однако это совсем другая машина.

Рестайлингом здесь не ограничились. Координатор проекта Чак Пеннел приложил все силы, чтобы «начинку» VN изменили даже существеннее, чем планировали: «Мы хотели снизить массу машины, расход топлива и эксплуатационные расходы, сделать кабину еще комфортабельней – это наиболее важные критерии для сегодняшней Америки». Специалисты достигли намеченной цели.

В конструкцию машины внесено более тысячи изменений. Легкие сплавы и композитные материалы, из которых сделаны рама и кабина, снизили снаряженную массу грузовика на... 680 кг! Введение с 1 октября прошлого года норм токсичности выхлопа EPA'02 подстегнуло разработку нового 12-цилиндрового дизеля D12 (это альтернатива «Камминсу-ISX») с системой рециркуляции охлажденных отработавших газов V-Пульс.

Ставку сделали и на расширение гаммы моделей. Раньше в серию VN входили лишь магистральные седельные тягачи, теперь же в одном ряду с ними стоят и те, что с короткой «дневной» кабиной. В максимально мощной версии «Вольво-VN» с двигателем 447 кВт/608 л. с. способен тянуть автопоезд массой до 56,7 тонны. В то же время покупатели тепло встретили и «легкие» машины полной массой 15,9 т.

Веским аргументом в пользу покупки служит двухлетняя гарантия на грузовик, действующая до пробега 400 000 км. Доплатив, можно увеличить гарантийный срок и пробег в два с лишним раза.

«У нас самые современные грузовики в Северной Америке, – считает президент американского подразделения «Вольво» Майкл Гигоу, – но наше путешествие к успеху только начинается».

Volvo VN представлен в США в 2003 году.

КОРОТКО

«Тойота» затеяла передел автомобильного рынка Японии и с этой целью продвигает три новые марки. Вскоре наиболее дорогие машины будут продавать в Стране восходящего солнца под маркой «Лексус», а молодежные и компактные модели дебютируют как «Нетц» (Netz) и «Тойопет» (Toyopet). Собственно «тойотами» будут называть автомобили среднего класса.

После удачного старта продаж «Мазды-6» и «Мазды-2» японская фирма готовится атаковать Европу еще одной новинкой. Преемница 323-й серии фактически копирует прототип



«МХ-Спортиф», показанный в Женеве. Дебют серийной «Мазды-3» состоится во Франкфурте нынешней осенью.

Несмотря на финансовую лихорадку, ФИАТ продолжает создавать новые модели. До лета в продаже появится микровэн на базе «ФИАТ-Пунто». Его задача – отвоевать часть рынка у «Опеля-Мерива» и «Хёндэ-Гетц». Для машины готовят новые двигатели, среди которых и малолитражный дизель.

В судьбе знаменитого лондонского такси скоро произойдет крутой поворот: производитель «черных кебов» «Лондон Тэксис Интернейшнл» и канадская «Азур Дайнамикс» договорились о



совместной разработке машины с гибридной силовой установкой. Уже в будущем году планируют выпустить 3000 экологически чистых такси.

И ЛИШНИХ ДЕНЕГ НЕ БЕРУТ

АЛЕКСАНДР БУДКИН
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

ТОВАР ЛИЦОМ

«Пежо-307» появился на свет в 2001 году и сразу же был отмечен особым вниманием покупателей и прессы. Мой коллега, познакомившись с ним, сказал даже: «Теперь я знаю, каким будет «пятый» «Гольф».

«Триста седьмой» стал одним из первых в своем классе автомобилей, спроектированным несколько по-новому. От принятой тогда приземистости его отличала более высокая линия крыши и капота, а это дало возможность так скомпоновать машину, что издали она кажется маленькой, со средней дистанции – «нормальной», а внутри – большой.

Сегодня в России «Пежо-307» предлагают с несколькими вариантами кузова. Довольно редко встречающийся даже в столице трехдверный хэтчбек с наиболее скромным мотором 1,4 л, 55 кВт/75 л. с. можно купить у дилеров в базовой комплектации XR по цене от 13 200 евро. Пятидверная машина стоит чуть дороже – от 13 700. Цена универсала «Брик» (он на 217 мм длиннее и на 22 мм выше) уже от 14 900 евро (с тем же мотором 1,4 л), причем в варианте SW – с большой стеклянной крышей и третьим рядом сидений – от 17 200. Правда, последний с более солидным мотором 1,6 л, 81 кВт/110 л. с. и на 16-дюймовых колесах (вместо 15-дюймовых).

Для остальных моделей двигатель 1,6 л стоит примерно на 1400 евро дороже, а за двухлитровый (100 кВт/136 л. с.) придется платить еще на 800–1000 больше, в зависимости от варианта комплектации и типа кузова.

Универсалы можно приобрести и с двухлитровыми дизельными моторами. Их два: у одного в обозначении HDi, у другого HDi FAP. Оба с системой питания аккумуляторного типа «коммон рейл», турбонаддувом с промежуточным охлаждением, но во втором случае в нейтрализатор встроен угольный фильтр. Это позволяет обеспечить те же нормы токсичности, но при большей максимальной мощности – 79 кВт/108 л. с. у дизеля FAP против 66 кВт/90 л. с. у обычного (любить природу выгодно!).



Помимо механической коробки передач, есть адаптивный «автомат» с возможностью ручного переключения. Его предлагают только с бензиновыми моторами 1,6 или 2,0 л за дополнительные 1000 евро.

Предусмотрены варианты оснащения XR, XS, XT, XTrack и XSi, к которым можно заказать всякую всячину (см. табл.). Наиболее простой XR предлагает подушки безопасности для водителя и пассажира, гидроусилитель, АБС, передние электростеклоподъемники и тонированные стекла. В комплектации XS добавляются противотуманные фары, боковые подушки и шторы безопасности, а еще – возможность заказать за дополнительную плату систему ESP (с ограничениями), климат-контроль, сенсор дождя, парктроник, электрический люк в крыше, задние электростеклоподъемники, подогрев сидений и т. д. Таким образом, за лишние фары с подушками и возможность заказать «навороты» просят еще 400 евро.





Моторчик малого рабочего объема, но «крутиться» готов до 6500 об/мин.

Не станем задерживаться на всех возможных вариантах, отметим только: пятидверный хэтчбек с двухлитровым бензиновым мотором при наиболее полной комплектации может зашкалить за 21 тыс. евро, а универсал в варианте SW с дизелем 2,0 HDi FAP и кожаным салоном приблизится к отметке 25 тысяч.

ЧТО ВНУТРИ

Обычно в таких случаях говорят – стиль и удобство. Здесь, пожалуй, наоборот: удобство и стиль. В машине все функционально и в то же время элегантно. Одно слово – французы…

Хорошо читаемые приборы, хватает кармашков и полочек, удобно расположены органы управления, но главное – огромное (без преувеличения) пространство над головой водителя. В крайнем нижнем (и заднем) положении водительского кресла к полностью поднятой рейке нашего стандартного манекена пришлось прикладывать рулетку – железному парню до потолка не хватило примерно 80 мм!

Обращают на себя внимание и сами кресла. Обычно у французских сидений набивка средней жесткости и относительно податливый каркас спинок, чуть пошире снизу и поуже сверху – крупные люди часто недовольны. Здесь, в «307-м» совсем не так: широкие до верху спинки с жестким каркасом, упругий материал набивки. В общем, так же непохоже на немцев-японцев и лучше, чем «обычно».

По центру приборной панели расположился дисплей – можно узнать дату, время, температуру за бортом. Правда, сама панель здесь такой длины, что низкорослому водителю непросто дотянуться до двух небольших кнопок управления дисплеем.



Скромно, но со вкусом. Обратите внимание на нишу под магнитолу двойной высоты.

Двоим – очень хорошо, троим – плотненько.





У правого переднего кресла есть свой «бардачок».

Не то маленький ящичек, не то огромная пепельница.



Руль регулируется по высоте, но диапазон не очень велик. Удобно разместиться помогает дополнительная регулировка по высоте водительского кресла – чуть больше поднимает-опускает заднюю часть подушки. На задних сиденьях тоже хватает места по высоте: вполне достаточно для человека среднего роста да еще в кепке. А в ширину – как обычно: двоим очень хорошо, троим – плотненько, не лимузин ведь.

А в багажник гляньте – 420 литров для хэтчбека совсем не плохо. Любопытно, что кронштейнов для крепления груза здесь шесть: четыре по углам трюма и два – в верхней части спинки. Они пригодятся, когда задние сиденья будут сложены и спинка станет продолжением пола багажника (правда, совсем ровный пол при этом не получится – сиденье образует ступеньку).

Но неужели не к чему придраться? Как же! Кнопок блокировки в дверях нет – центральный замок управляется с передней панели. Это не позволяет «забаррикадироваться» задним пассажирам, не дает возможности закрываться выборочно, наконец, маленькую красненькую лампочку на кнопке в солнечный день не разглядишь. И еще. При определенном соотношении между вашим ростом и положением сиденья бывает трудно выйти из машины, не задев штаниной за порог.

КАК ЕДЕТ

Мы уже привыкли, что у современных машин плохо ощущаешь передний габарит. Обычно первые полметра машины держишь в уме. «Пежо» предлагает держать в уме побольше – метра, эдак, полтора. По крайней мере, при моих 175 см и удобных, опять же для меня, регулировках вижу только «дворники», но никак не капот. Впрочем, к этому привыкаешь. Зато какова площадь остекления. Видно все!

Одно из главных достоинств автомобиля – рулевое управление. Рейка с переменным передаточным отношением, умный электрогидроусилитель, знающий, когда нужно баранку задемпфировать. И на большой скорости не напрягает, и на парковках нет нужды пыхтеть, «наворачивая колесо». Вообще, небольшие автомобили от ПСА («Пежо-

КОНКУРЕНТЫ*

Параметр	«Фольксваген-Гольф IV», 1,4 л	«Мицубиси-Каризма» (седан), 1,3 л	«Форд-Фокус», 1,6 л
Размеры, мм:			
длина	4150	4475	4152
ширина	1735	1710	1702
высота	1440	1405	1460
Максимальная скорость, км/ч	171	175	180
Разгон 0–100 км/ч, с	14,0	14,1	12,8
Расход топлива, л:			
город/шоссе/	8,9/6,6	8,4/5,2	9,4/5,6
средний	5,3	н. д.	7,0
Цена	от 14 500 евро	от $13 650	от $10 900

** Прямой конкурент – разве что только «Гольф»; «Каризма» с мотором 1,3 л – только седан, а русский «Фокус» попал сюда благодаря цене.*

Ситроен») последних лет по этой части очень хороши.

Моторчик у нас самый скромный, всего 1,4 л. «Низов», как вы понимаете, у него не много, но готов крутиться до 6500 об/мин. Про городскую езду на таких машинах говорят: не бывает слабых моторов, бывает недостаточно короткая главная пара. У нас с главной парой порядок – она достаточно короткая, как и первые три передачи.

В потоке машина держится уверенно. А небольшой объем мотора пассажиры могут ощутить разве что по звуку. Разгоняясь рядом с «самарами», машина как-то сама собой «крутится» до 4000 оборотов и при этом не отстает от соседей. Когда вокруг обычные (не особо мощные) иномарки, она, вроде бы, тоже никому не уступает, но стрелка тахометра уже доходит до 5000 оборотов. Конечно, шум мотора при этом уже хорошо слышен внутри салона. Хотите с кем-нибудь потягаться?

Вообще-то это несолидно, но если неймется? Раскручиваясь тысяч до 5500–6000, наш «Пежо» так бодро уходит со светофора, что владельцы отечественных «десяток» не пытаются с ним тягаться, хотя, признаемся, могли бы. После 80–90 км/ч они, пожалуй, даже уйдут в отрыв. Но поскольку видят новенькую иномарку, у большинства срабатывает выключатель.

Конечно, возможности скромного мотора ограниченны. На затяжных подъемах, при полной загрузке или просто на хорошей скорости (примерно после 120 км/ч) вы ощутите, на чем именно сэкономили при покупке машины. Но грустить все же не стоит. Посчитайте, например, сколько выиграли на бензине. В городском цикле – около литра на каждую «сотню» в сравнении с двигателем 1,6 л и более 2 л/100 км по отношению к двухлитровому мотору. А все эти светофорные гонки… Зачем, вы же уважаемый человек!

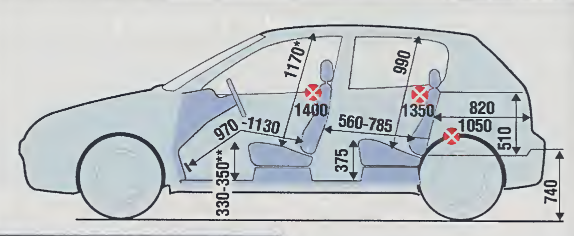
Автомобиль предоставлен фирмой «АВЕС ПЕЖО». Информация о продаже – в разделе «Цены дилеров».



На шоссе недостаток мощности заметно ощущается после 120 км/ч или на подъемах.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ



⊗ – поперечный размер
* размер вышел за пределы измерений
** по передней части подушки

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

PEUGEOT 307 1,4

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4202
ширина	1746
высота	1514
Радиус поворота, м	5,32
Снаряженная масса, кг	1142
Полная масса, кг	1630
Максимальная скорость, км/ч	167
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,8
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/60
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	5,5
городской цикл	8,7
Кузов	**хэтчбек**
Количество дверей	3/5
Число мест	5
Двигатель	**бензиновый спереди поперечно**
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1360
Степень сжатия	10,5
Мощность, кВт/л. с.	55/75
при об/мин	5500
Крутящий момент, Н·м	120
при об/мин	2800
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	M5
Передаточные числа:	
I	3,46
II	1,87
III	1,36
IV	1,05
V	0,86
з. х.	3,33
Главная передача	4,54
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	П-образная балка
Усилитель рул. управления	электрогидравлический
Размер стандартных шин	195/65R15
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- АБС
- Подушки безопасности водителя и пассажира
- Регулируемая рулевая колонка
- Противотуманные фары
- Полноразмерное запасное колесо
- Гидроэлектроусилитель руля
- Усилитель экстренного торможения

ЦЕНЫ на запчасти и ТО, евро

ТО 10 000 км	бесплатно
ТО 30 000 км*	100
ТО 60 000 км*	205
Колодки тормозные передние	50
Колодки тормозные задние	45
Ремень ГРМ + ролик +работа	33+43+94
Бампер передний	257
Бампер задний	253
Капот	342
Дверь передняя 5-дв./3-дв.	368/333
Дверь задняя (5-дв.)	294
Крыло переднее	124
Ветровое стекло (без датчика дождя)	254
Блок-фара (без противотум.)	106
Фонарь задний	62
Нормо-час на слесарные работы	31
Нормо-час на кузовные работы	37

** Замена масла в двигателе каждые 15 тыс. км – около 50 евро.*

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ «ПЕЖО-307»*

Опция	Цена, евро
Сигнализация	330
CD-чейнджер на пять дисков	295
Кондиционер	815
Климат-контроль	985
Система ESP (с ограничениями)	650
Окраска металлик	200
Задние электростеклоподъемники	100
Боковые подушки (для компл. XR)	370
Аудиосистема (для компл. XR)	210
Сенсор дождя, авт. ближ. свет (для XS)	230

** Цены автосалона «Авес Пежо», предоставившего автомобиль на тест.*



ЛОМ И ГРАНАТА ДЛЯ «САМАРЫ»

ДМИТРИЙ ЕРЫГИН, МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Привод переднего колеса… Именно так называется деталь, ворвавшаяся в нашу жизнь с появлением «самар», «святогоров» и других представителей «отряда переднеприводных». «Москвичовские» приводы мы уже проверяли (ЗР, 2002, № 8), сегодня – очередь «Самары».

Напоминаем: ШРУС (шарнир равных угловых скоростей) – это не весь привод, а только его часть. Вот если взять пару ШРУСов и соединить их валом, то как раз и получится привод переднего колеса. Впрочем, если в магазине вы поинтересуетесь «шрусами для «Самары», подразумевая при этом весь привод, продавец, скорее всего, поймет вас правильно. Кстати, для обозначения отдельных частей привода рыночный язык использует такие сочные выражения, как «лом» вместо «вал», «граната» вместо «шарнир» и т. п. Но об этом мы уже не раз писали.

В двух словах напомним о назначении испытываемых деталей. Приводы колес передают крутящий момент от коробки передач на передние колеса – каждый из них состоит из двух шарниров равных угловых скоростей, соединенных валом. У привода левого колеса вал из прутка, а у его «правого» коллеги – из трубы: так сделано по соображениям прочности. Каждый шарнир состоит из сепаратора, внутренней обоймы и шести шариков. Дорожки под шарики во внутреннем шарнире – прямые, а в наружном – радиусные. Последние обеспечивают нужный угол поворота, а прямые дают деталям шарниров свободу перемещения, компенсируя колебания передней подвески и силового агрегата.

Валы приводов бывают симметричные и несимметричные – первые можно устанавливать «и так, и сяк», а вторые нужно ориентировать. Шарниры приводов делят на разборные и неразборные. Наружные разбираются всегда, внутренние – в зависимости от модели привода. Какие лучше? Если вы ощущаете потребность периодически демонтировать приводы, промывать их и набивать свежей смазкой – то, конечно, разборные. В то же время такие приводы порой капризничают во время демонтажа – при выдергивании из коробки стопорные кольца внутренних ШРУСов иногда «дурят» и разборный шарнир может развалиться. В любом случае ШРУС – изделие неремонтопригодное: его детали при сборке подбирают селективно. Что касается ремонта привода, то иногда удается заменить разве что «гранату» на «ломе» или один «лом» на другой, да и то не всегда. Но об этом чуть позже.

Для экспертизы приводов «Самары» мы решили ограничиться правой стороной автомобиля – думаем, подобная экономия не повлияла на объективность наших результатов. Шесть приобретенных приводов заехали в редакцию сфотографироваться «на доку-

Заявленная торговая марка и обозначение
GKN SPIDAN

■ Ориентировочная цена – 3730 руб.

■ Изделие, скорее всего, немецкое, хотя никаких «лейблов» обнаружить не удалось. Впрочем, это оказалось единственным недостатком привода, в комплекте которого присутствуют ступичная гайка и стопорное кольцо. Внутренний ШРУС – разборный, вал – несимметричный. По «технике исполнения» претензий нет – отметим, что только этот привод полностью удовлетворяет требованиям ВАЗа по пределам прочности вала и шарнира. В целом – явный лидер по совокупности параметров.

Заявленная торговая марка и обозначение
GKN LOBRO



■ Ориентировочная цена – 4370 руб.

■ Этот «немец» – самый дорогой из всех. Само собой, в комплект входят гайка и стопорное кольцо. Внутренний шарнир – разборный. Вал – симметричный, взаимозаменяем с «родным вазовским». По твердости, вроде бы, лучше других, хотя формально кое-где недобрал пару единичек... Испытания на предельный крутящий момент выдержал с трудом: при нагрузке 2234 Н·м в шарнире появилась трещина. Обошлось без разрушений, но требованиями ВАЗа трещины не предусмотрены...

Заявленная торговая марка и обозначение
предположительно ВАЗ



■ Ориентировочная цена – 2715 руб.

■ Такие приводы без упаковки продавцы традиционно называют «вазовскими». Внутренний шарнир – разборный, гайка в комплект не входит. Вид оставляет желать лучшего, зато цена – одна из самых низких. Масса привода – самая большая. Вал – симметричный: при необходимости можно подобрать аналогичный импортный. Твердость отдельных элементов не дотягивает до нормы. А вот крутящий момент, соответствующий пределу прочности вала и шарниров, на уровне – правда, шлицевые концы вала немного «потекли».

Заявленная торговая марка и обозначение
METELLI



■ Ориентировочная цена – 2700 руб.

■ «Итальянец» подкупал ценой: даже «вазовское» изделие стоит больше! Внутренний ШРУС завальцован, вал – несимметричный. Отметим, что у шлицевой части «лома» коническая форма, это упрощает установку. По твердости – «почти» хорошо: недобор в пару единичек простим. А вот по части крутящего момента – увы... При нагрузке 1832 Н·м шлицевое соединение вала с наружным шарниром разрушилось и испытания пришлось прекратить.

Заявленная торговая марка и обозначение
CIFAM



■ Ориентировочная цена – 2875 руб.

■ Изделие с обратным адресом ЕЭС – самое легкое из всех. В комплект входят гайка и стопор. Внутренний шарнир – неразборный. Вал – несимметричный. В наружном шарнире обнаружен осевой зазор 0,4 мм: норме соответствует, но лучше бы его не было совсем. По части твердости – примерно как у всех. А вот при моменте 1666 Н·м не выдержал наружный шарнир – разрушение произошло по сечению хвостовика около корпусной части. Второй шарнир и вал не пострадали, но испытания на этом закончились.

Заявленная торговая марка и обозначение
TRANSTEC



■ Ориентировочная цена – 3000 руб.

■ Обратный адрес не указан – возможно, все-таки Италия. Выглядит неплохо, в комплект входят гайка и стопорное кольцо. Внутренний ШРУС – неразборный, вал – несимметричный. А вот на машину такое лучше не ставить. Шарики наружного шарнира оказались разноразмерными (маленький работать не будет!), а сам шарнир может перемещаться по шлицам вала аж на 5,5 мм – это очень много. Слабым местом оказалось шлицевое соединение приводного вала с внутренним шарниром – уже при моменте 931 Н·м вал «потек».

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ПРИВОДОВ ПРАВЫХ КОЛЕС «САМАРЫ»

Параметры	Нормативные требования	Заявленный производитель					
		GKN SPIDAN	GKN LOBRO	ВАЗ	METELLI	CIFAM	TRANSTEC
Масса, г: привод в сборе	6230	6165	6155	6230	5920	5900	6060
шарнир наружный в сборе	1442	1490	1470	1497	1316	1340	1330
шарнир внутренний в сборе	2107	2040	2035	2147	2100*	2140*	2000*
Наружный диаметр наружного шарнира, мм	82,0–82,2	82	82	82	80	79,5	80
Наружный диаметр трубы, мм	40,0	40,0	40,0	40,0	43,2	43,2	42,0
Наружный диаметр внутреннего шарнира, мм	81,6–82,0	82,0	81,5	81,5	81,0	81,0	80,7
√Максимальный угол в наружном шарнире, не менее, град	42	46	46	46	44	44	46
√Максимальный угол во внутреннем шарнире, не менее, град**	18	24,0/23,5	24,0/22,5	23,5/22,0	28,0/26,0	29,0/26,0	28,0/20,0
√Осевой зазор в наружном шарнире, не более, мм	0,6	0	0	0	0	0,4	0
√Окружной зазор во внутреннем шарнире, мм	0	0	0	0	0	0	0
√Твердость, HRCэ: сепаратор наружного/внутреннего шарнира	58–62	56–57/56–57	62–63/56–57	57–59/53–54	57–58*	57–59*	54–55*
обойма наружного/внутреннего шарнира	58–62	57–59/56–58	56–57/55–56	55–58/57–58	57–59*	56–59*	58–59*
√Крутящий момент, соответствующий пределу прочности вала привода колеса, Н·м	2450	2450	2450	2450	1823	1666	931
√Крутящий момент, соответствующий пределу прочности шарниров, Н·м	2450	2450	2234–2450	2450	1823	1666	931

Знаком √ отмечены параметры первостепенной важности.
**Шарниры неразборные. **Через дробь даны результаты, полученные соответственно при выдвинутом и вдвинутом положениях хвостовика относительно корпуса шарнира.*

мент», после чего отправились к сотрудникам лаборатории сцеплений, карданных передач и нагрузочных режимов трансмиссий НАМИ.

Перечень основных измеряемых параметров и результаты испытаний на «профпригодность» приведены в таблице. Резюме по каждому изделию в отдельности даны под соответствующим фото.

ИТОГИ И ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Из шести проверенных приводов валы взаимозаменяемы только у двух – «вазовского» и «Лобро». То же относится к наружным шарнирам, правда, остальные четыре наружных шарнира, в свою очередь, взаимозаменяемы между собой. Все внутренние ШРУСы взаимозаменяемы без ограничений, отметим только, что при замене одного шарнира на другой хорошо бы заменить и пыльник – старый может не подойти не только по состоянию, но и по геометрии. Ступичная гайка и стопорное кольцо были во всех комплектах, кроме «нашенского» – впрочем, куда все это положить при отсутствии упаковки? Разборные внутренние шарниры – у «Спидана», «Лобро» и «вазовского» изделия.

Результаты, полученные в ходе экспертизы, можно условно разделить на несколько групп. Понятно, что такие показатели, как, например, диаметры шариков в обоих шарнирах, масса обоймы и сепараторов, а также объем смазки, представляют интерес только для специалистов узкого профиля – по этой причине мы даже не стали переносить их из протокола в итоговую таблицу. Другая группа цифр хоть и попала в «табель о рангах», но вряд ли оказывает реальное воздействие на работоспособность приводов. К ней относятся, например, наружные диаметры шарниров и трубы, а также масса ШРУСов и привода в сборе. Некоторый разнобой в этих параметрах мы оставляем без комментариев – каждый может самостоятельно решить, насколько важны для него эти замеры. Зато строки в таблице, отмеченные знаком «√», имеют первостепенное значение – любые отклонения по части твердости, зазоров, углов и предельных крутящих моментов говорят о неполноценности изделия.

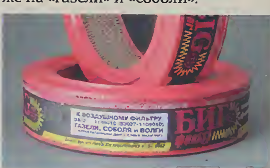
Абсолютно «неподсудным» в наших испытаниях оказался привод «Спидан» – к нему замечаний нет. Чуть хуже проявил себя «Лобро», неожиданно испугавшийся предельных нагрузок. Отметим непредвиденный результат – страшненькое «вазовское» изделие сумело сохранить работоспособность до конца испытаний. А вот «Метелли» и «Сифам» тоже выступили не так, как от них ожидали – предельные крутящие моменты оказались им не по плечу. Замыкающим стал «Транстек» – к сожалению, добрых слов в адрес этого изделия ни у нас, ни у экспертов не нашлось. □

возвращаясь к напечатанному

ФИЛЬТРЫ РАСТУТ НА ГЛАЗАХ

В статье «Не засоряйте «Волгу» (ЗР, 2003, № 2) об экспертизе воздушных фильтров для карбюраторных ГАЗов продукция многих известных производителей получила низкую оценку. Как всегда, их реакция была неоднозначной – от стандартных обвинений в некомпетентности экспертов и безграмотности авторов до решения навести порядок в собственном хозяйстве.

Петербургская фирма БИГ признала свою ошибку и сообщила, что с декабря 2002 года выпускаемый ею фильтр GB-99 производится по уточненным чертежам. В частности, новый фильтр «подрос» до 82 мм – напоминаем, что основанием для экспертной оценки «плохо» послужила недопустимо низкая высота изделия, составлявшая всего 78 мм. Теперь эти фильтры можно устанавливать без ограничений на современные карбюраторные «волги», а также на «газели» и «соболи».





Ставропольский завод автодеталей «Цитрон» также провел у себя ревизию. Она показала, что в результате кратковременного сбоя технологического оборудования низкорослая продукция действительно могла попасть на рынок, однако сегодня проблемы с оснасткой полностью устранены.

Что ж, как говорится, «его пример – другим наука…». Отметим, что и БИГ, и «Цитрон» готовы обменять всех ранее приобретенных «коротышек» на нормальные изделия. Пожелаем такой же объективности в оценке собственных изделий всем производителям – как отечественным, так и зарубежным, и будем надеяться, что в дальнейшем «момент истины» не будет совпадать по времени с получением результатов наших экспертиз. □

ГРЕМУЧАЯ ЛИ СМЕСЬ?

АЛЕКСАНДР БУДКИН

Вспомните-ка, уважаемый читатель, когда вы впервые услышали, что «минералку» нельзя смешивать с «синтетикой». Попробуем угадать: примерно в то время, когда узнали, что моторные масла бывают минеральными или синтетическими и что это совсем не одно и то же. Угадали? Еще больше уверены в том, что вам вряд ли доводилось читать об испытаниях масел на совместимость. Даже специалисты, с которыми мы часто общаемся, стараются эту тему обходить стороной – почти нет общепризнанных критериев совместимости, крайне мало методик проверки и т. д. Да к тому же, какой фирме выгодно говорить, что ее масло совместимо с другими. Не лучше ли рекомендовать клиентам покупать только свой продукт? В общем, мы решили похимичить.

ЧТО ПРОВЕРЯЛИ

Вряд ли найдутся любители смешивать два-три разных моторных масла в равных долях и заливать эту смесь в двигатель. Смешение чаще всего происходит при замене одного масла другим, при доливе или... промывке. Да, да, не удивляйтесь. Часто промывают именно затем, чтобы масла не смешивались. При переходе, скажем, с минерального на синтетическое мастер в автосервисе непременно скажет: обязательно с промывкой. Старое и новое моторные масла при этом действительно не смешиваются, но смешение все-таки происходит: вначале старого масла с промывочным, а затем промывочного со свежим.

Для проверки совместимости мы купили два минеральных масла, два полусинтетических, два синтетических и два промывочных. Проверяли каждое с каждым!

Ориентировались, как и обычные покупатели, по надписям на канистре. Написано «semisynthetic» или «synthetic blend», считаем, что это полусинтетическое масло, не вдаваясь в подробности. Указано «fully synthetic», будьте добры – представляйте синтетическую диаспору. Так, знаменосцами у нас стали: от минеральных масел – «Спектрол Супер Универсал» и «Синтек» (оба уровня SF/CC вязкостью 15W40), от полусинтетических – «Эссо Ультра» и «Вальволин Дура Бленд» (оба SJ/CF, 10W40), от синтетических – «Кастрол GTX Магнатек» и «Шелл Хеликс Ультра» (SL/CF, 5W40), наконец, от промывочных – «Люксойл промывочное масло» и «ЛУКОЙЛ Авто Промывочное» (см. фото).

КАК ПРОВЕРЯЛИ

Поскольку здравомыслящие люди разные масла не разбавляют, смешивать их в наших опытах в пропорции 1:1 не имело большого смысла. При замене масла так называемый несливаемый остаток составляет в среднем около 10% (считают, что он может колебаться от 5 до 20%). Поэтому методика (Минсельхозпрома), которую нам порекомендовали специалисты, подразумевает проверку совместимости двух образцов после их смешивания в пропорциях 1:9 и 9:1. Эти смеси длительное время выдерживают, или подогревают и выдерживают, или... Впрочем, как их мучают, потребителям знать совсем не обязательно. Важнее поинтересоваться у тех же специалистов, как они оценивают совместимость.

Внешний вид – раз, проверка вязкости – два, щелочного запаса – три, зольности – четыре... Хватит, пожалуй. И так много набегает: восемь образцов «каждый с каждым» умножить на две концентрации (1:9 и 9:1), умножить на три проверяемых параметра – это уже несколько сотен цифр! Как по ним определяют совместимость? Конечно, визуально оценивают, не выпал ли осадок. Затем сравнивают три названных параметра для смеси до ее выдерживания и после (внешний вид не в счет).



Spectrol Super Universal; API SF/CC; SAE 15W40.



Sintec; API SF/CC; SAE 15W40.



Esso Ultra API; SJ/CF; SAE 10W40.



Valvoline Dura Blend; API SJ/CF; SAE 10W40.



Castrol GTX Magnatec; API SL/CF; SAE 5W40.



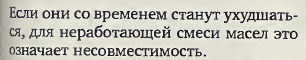
Shell Helix Ultra; API SL/CF; SAE 5W40.



«Luxoil промывочное масло».



«ЛУКОЙЛ Авто Промывочное».



Если они со временем станут ухудшаться, для неработающей смеси масел это означает несовместимость.

Понятно, что знакомить с таблицей «два на три метра» нет резона. Просто расскажем о наиболее интересных результатах.

ЧТО ПОЛУЧИЛИ

Таких результатов, как минимум, три. Первый и главный – специалисты констатировали, что использованная методика (а она существует не первый день) не выявила какой-либо несовместимости. Оптимисты воскликнут «ура, смешивать можно все!», а пессимисты, наверное, скажут что-нибудь очень нелестное в адрес методики. Попробуем все же оставаться «над схваткой».

Мы и раньше не единожды обращались к ученым мужам с прозаическим вопросом: можно ли угробить мотор смесью масел? Каждый раз получали осторожный ответ: нам такие случаи неизвестны. Как правило, все слухи о том, что кто-то смешал «синтетику» с «минералкой» и из-за этого запорол двигатель, не более чем страшилки. Если дядя Вася и запорол мотор, то вовсе не потому, что «мешал», а из-за того, что норовил купить масло подешевле и нарвался на подделку.

Излагаемые здесь результаты проверки подтвердили, что катастрофических изменений в смеси моторных масел не происходит. Однако, как всегда, осторожные специалисты подчеркивают, что речь идет о конкретной методике.

Иначе говоря, смесь двух синтетических масел не станет для мотора хуже, чем дешевая «минералка», хотя, возможно, работать будет не так, как каждое (или, по крайней мере, лучшее) из двух образцов до их смешения. Но проверять – это совсем другая задача. Вместо нескольких сотен простых тестов потребуется несколько очень сложных. Этим мы, наверное, со временем займемся, а пока расскажем еще о двух результатах.

Из всего изобилия смесей нашлись три, которые, с точки зрения обывателя, вели себя антинаучно – свойства смеси не ухудшились со временем, а, напротив, щелочность немного возросла. По-научному это называют «синергизмом». Примерно, как волны в море: две маленькие, накладываясь друг на друга, образуют одну большую.

Так, в паре «Эссо» – «Кастрол» (90%+10%) исходная щелочность образцов была 6,40 и 8,56*, после смешения стала 6,48, а со временем возросла до 9,90. У «Вальволин» (с исходной 7,99) и «Кастрол» она изменилась с 8,50 до 9,11. А в другой комбинации – 10% «Кастрол» и 80% «Шелл» (с исходной 8,78) – получилось соответственно 8,57 и 9,80.

Это говорит о том, что в смеси происходят какие-то химические процессы, но сказать, чем они закончатся через 10–15 тыс. км службы, никто не возьмется. Отечественной методики для таких случаев не разработано, а потому и здесь должны признать: масла и в этом случае совместимы.

Наконец, еще один обещанный результат. Он тоже весьма показателен, хотя вряд ли кого удивит. Поскольку исходная щелочность у промывочных масел всегда меньше, чем у моторных, – в нашем случае – 4,01 и 2,97 – добавка 10% «промывки» к свежему маслу снижает его способность к нейтрализации продуктов окисления. Скажем, для пары «Шелл» (90%) и «Люксойл» (10%) с 8,78 и 8,00. Но означает ли это, что мотор промывать вредно, ведь у отработки щелочной запас тоже невысок?

Словом, испытания, как это часто бывает, ответив на один главный вопрос, поставили много других. С достаточной долей уверенности можно только повторить: небольшая примесь одного масла в другом при его замене не может «запороть» мотор, что бы там ни говорили «знатоки». Но еще больше мы уверены в том, что проверку совместимости в разных аспектах следует продолжить. Так что ждите очередных публикаций. □

**Абсолютные значения щелочности, полученные здесь, нельзя сравнивать с ранее публиковавшимися результатами для этих и других масел из-за методических особенностей определения показателя в этой и предыдущих работах.*

ЭЙ ВЫ, ЗАДНИЕ...



В новом DVD-проигрывателе от «Алпайн Электроникс» (Alpine Electronics) – Alpine DVA-7996R предусмотрена интересная функция «Ди-Ви-Ди сзади» (RearDVD). Она позволяет включать воспроизведение DVD-диска для просмотра задними пассажирами, в то время как передние могут, например, слушать музыку: новинка умеет управлять CD/MD/DVD-чейнджерами и проигрывать диски MP3, CD-R/RW.

Понятно, что с такими возможностями приобретением одного проигрывателя дело не ограничится... Для тех, кто сидит спереди, DVA-7996R можно установить в паре с монитором TME-M790, а для задних пассажиров смонтировать, к примеру, потолочный монитор TMX-R705, который можно раскладывать и поворачивать прямо с пульта. К его входам легко подключить еще один DVD-проигрыватель, ТВ-тюнер, видеомагнитофон или даже игровую приставку; предусмотрены не только разъемы для обычных наушников, но и встроенный ИК-передатчик для беспроводных наушников... В общем, если попал в пробку, то есть чем развлечься.

СТАВРОПОЛЬСКАЯ ОЧИСТКА



На ставропольском заводе автодеталей «Цитрон» открыта новая линия по выпуску топливных фильтров для карбюраторных двигателей. Прозрачный корпус фильтров изготавливается из термобензостойкого полиамида, а для большей механической прочности в нем предусмотрены специальные ребра жесткости. Сборка новой детали производится методом ультразвуковой сварки. Отпускная заводская цена – около шести рублей.

ПОМОЕМСЯ С ХОФФМАНОМ

Немецкий концерн «Хоффман Сонакс» (Hoffmann SONAX) предлагает новую линейку товаров для мойки и полировки машины. Губки, салфетки – все это можно приобрести в магазинах представительства «Сонакс» в России – группы компаний «Сегодня и Завтра».





СИНЕЕ В КРАСНОМ

Компания «Комма Ойл» (Comma Oil) изменила логотип марки – менеджеры фирмы считают, что синий фон логотипа с красной обводкой повышает заметность брэнда на прилавке. В частности, новый логотип уже можно видеть на серии элитной автокосметики – от полиролей до восстановителей хрома.

ДАЙТЕ, ПОЖАЛУЙСТА, «СТАПРИ»

ОАО «Ставропольский завод поршневых колец» – «СТАПРИ» – предлагает цилиндро-поршневые группы под торговой маркой Stapri. Представители завода обещают «гарантированно высокое качество», а также повышенный ресурс. Средства достижения цели – «требования к качеству компонентов» и их тщательная подборка...



В НЕЗАВИСИМОМ ЭФИРЕ

Ответьте, не задумываясь, на простейший вопрос – что производят французы? Парфюмерию, коньяк, шампанское. Правильно! А еще есть во Франции компания «Мотюль» – независимый производитель смазочных материалов. В год своего 150-летия этой фирме есть чем гордиться. Первое в мире всесезонное моторное масло, первая «полусинтетика», первое стопроцентное синтетическое масло на основе эстеров (эфиров растительного происхождения) – все это детища «Мотюль».

Статус независимого производителя подразумевает гибкость производства и... незапятнанную репутацию. Фирма не пытается увеличить объем продаж, размещая заказы на стороне. Все моторные масла «Мотюль» сделаны на собственном заводе во Франции – качество не терпит компромиссов. Можете быть уверены – в канистре масла, приобретенной в России, содержится точно такой же продукт, что и за рубежом.

А теперь предложим краткое знакомство со свежей гаммой моторных масел «Мотюль».

Семейство Technosynthese – при производстве этих масел используют синтез-компоненты. В обиходе подобные смазки часто называют «полусинтетикой». Здесь можно выделить две подгруппы. Первая – продукты линии «4100»: Turbolight 10W40, Power 15W50. Эти масла выполняют требования API SL/CF и ACEA A3/B3 и имеют допуски «Фольксвагена» и «Мерседеса». Данные смазки обладают оптимальным соотношением цена-качество и находят применение не только в двигателях иномарок, но и автомобилей отечественного производства.

Вторая подгруппа – масла «6100 Synergie» усовершенствованной формулы. На деле это означает лучшую защиту от износа и низкую испаряемость – свойства, присущие дорогой «полусинтетике». В продажу поступают смазки двух классов вязкости 10W40 и 15W50, выполняющие нормы API SL/CF, ACEA A3/B3, VW 505.00 – 500.00 и 505.00– 501.01, MB 299.1.

Семейство «8100 – 100% Synthese» – группа полностью синтетических масел. Продукты E-Tech 0W40 (API SJ/CF, ACEA A3/B3/B4) и X-cess 5W40 (API SL/CF, ACEA A3/B3/B4) рекомендованы к использованию в современных высокомощных бензиновых и дизельных двигателях, гарантируют легкий пуск в мороз, оптимальную защиту от износа даже при резкой спортивной езде, увеличенные интервалы замены (разумеется, только в случаях, когда это разрешено производителем).

Смазки E-Tech 0W30 (API SL/CF, ACEA A5/B5) и Eco-nergy 5W30 (API SL/CF, ACEA A5/B5) – продукты, соответствующие мировым тенденциям автомобилестроения. Они разработаны для двигателей последнего поколения, требующих применения энергосберегающих масел с низким индексом вязкости.

Масла серии 8100 с индексом E-Tech имеют еще одну интересную особенность: их синтетическая основа изготовлена на основе эстеров. Они обладают эффектом «прилипания» к металлическим поверхностям, сохраняют текучесть при низких температурах, обеспечивают стабильную вязкость.

Кстати, смазки на основе эстеров имеют специфический пряный запах, который ни с чем не спутаешь. Даже с закрытыми глазами нетрудно опознать истинно французский продукт – качественное масло фирмы «Мотюль».





ЛЮКС ЗА СТО

Статус «Нивы» однозначно предполагает ее частое общение с пылью, грязью и водой – отдуваться за это в первую очередь приходится подвеске, в частности – шаровым опорам. Новинка от магнитогорского ЗАО НПО «БЕЛМАГ» готова взять часть проблем на себя.

Комплект «Нива Люкс» – это собственно шаровая опора плюс комплект оригинального крепежа. Защитный чехол новинки выполнен из морозоустойчивой эластичной резины фирмы «Байер» (Bayer). Специальное кольцо на галтели шарового пальца продлит жизнь изделия при экстремальных нагрузках на бездорожье. Этому же способствуют антикоррозионное цинковое покрытие пальца и полимерное покрытие корпуса: заявленная долговечность шаровой опоры – 2 года или 50 000 км.

Цена новинки – примерно 100 руб. Кстати, «Нива Люкс» продается как в индивидуальных упаковках, так и в коробках по четыре штуки.

НА 120%!

Если взять известный брэнд и добавить к нему новую упаковку, да еще объяснить потребителю, что за прежние деньги он получит товара аж на двадцать процентов больше, чем раньше, то успех можно считать обеспеченным. Именно так и поступили создатели «Тектила» – известный препарат Tectyl ML для распыления в скрытых полостях автомобиля готов отныне обрабатывать лишних 20% поверхности. Примерно за 200 руб. теперь можно приобрести баллончик большего, нежели ранее, объема да еще плюс комплект насадок.



МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ **МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН**

БУМАГА ВСЕ СТЕРПИТ

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Бумага действительно все стерпит. Но далеко не любую бумагу стерпит фильтр – что масляный, что воздушный, что топливный. Потому-то мы давно свыклись с мыслью, что хорошая бумага для них – это импортная бумага «Бинцер», «Альстрём» и т. п.

– Надоела нам огульная критика всего отечественного! – заявляет генеральный директор ЗАО ПГ «Эдельвейс» Александр Воробьев. – Только и слышишь – тут плохо, там плохо. А мы доказываем обратное – освоили, к примеру, выпуск отечественной фильтровальной бумаги и вытесняем с нашего рынка западных конкурентов…

Промышленная группа «Эдельвейс» объединяет несколько различных предприятий: «Невский фильтр», «Фильтровальные материалы» и т. п. Создавались они в разные годы, но однажды их руководители собрались вместе и договорились об организации, скажем так, маленького банка, который займется «перераспределением ресурсов». Вот и перераспределяет – уже десять лет.

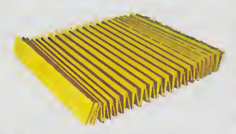
ОТ СОСНЫ ДО ФИЛЬТРА

Вообще-то говоря, изготовление фильтровальной бумаги заключается в следующем. Сначала берут сырье и делают из него так называемую базовую бумагу. Потом ее пропитывают специальными смолами (для твердости, маслобензостойкости и т. п.), упаковывают и отправляют заказчику, который уже на месте превращает ее в известную нам «гармошку» – основной элемент любого фильтра. В «Эдельвейсе» решили проверить: может ли такой бизнес, как говорится, «дать рост» или нет? Поработали, прикинули – и ухнули в это дело аж семизначную «зеленую» сумму. Привлекли немецкую инжиниринговую компанию, накупили оборудования – английские приводные механизмы, чешские «роллы», немецкие шнековые насосы и даже сушильный агрегат производства СССР… Примерно за полгода смонтировали все хозяйство в поселке Отрадное – это километрах в тридцати от Питера. Вот, собственно, и все…

НА СЕВЕРЕ ДИКОМ РАСТЕТ ОДИНОКО…

Сосна, которой предстоит стать сырьем для производства базовой бумаги фильтра, растет не у нас и не на севере, а совсем даже наоборот – на жарком побережье североамериканской Флориды. Короче говоря, для производства бумаги фирма использует исключительно импортное сырье.

Дело, конечно же, не в том, что американцы установили «очень смешные цены» на свои хвойные породы – уж что-что, а сырье во все времена было для нас основным источником прибыли. Просто для фильтровальной бумаги нужно применять длинноволокнистую целлюлозу, а для этого годятся только быстрорастущие растения. Американские сосенки растут как грибы, а Россия, как известно, страна преимущественно северная – какой там рост… Поэтому отечественные соратники партии зеленых могут быть спокойны – наши сосны дают очень короткое волокно, а потому изводить их на фильтры резона нет.

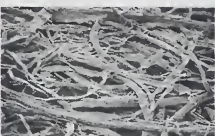


Питерская бумага – снаружи…

Впрочем, если свести «дебет с кредитом», то получится, что бумага с «Фильтровальных материалов» все равно дешевле импортной – процентов, эдак, на пятнадцать. Издержки по завозу сырья из американских субтропиков компенсируют извечные российские «благодетели» – дешевые энергоносители и не самая высокая в мире зарплата. В результате совместными усилиями фирма смогла захватить примерно 30% российского рынка, потеснив «бинцеров» и «халленворсов» – в нынешнем году эта цифра может вырасти до 50%. Во всяком случае, прогнозы именно таковы.

НА КОЙ ХАУ ВАМ ЭТО НОУ?

Итак, сырье – импортное. Надо полагать, что и технология – тоже. Так кого же должен напоминать конечный продукт – «бинцера», «альстрёма» или «делонвэйли»?



… и под микроскопом.

– Смолы для пропитки – отечественные! – заявляет генеральный. – Чьи – не скажу. Вам это знать необязательно… Напишите так – мол, поставляются с крупных химкомбинатов.

Что ж, с материалами все ясно. А как насчет высоких технологий? Кто поставляет их? Неужели сами придумали?

– Да это же неподъемное дело! – парирует генеральный. – Фильтровальная бумага – это как «секьюрити» для всяких там ценных документов: в справочниках ничего не найдешь. Бизнес сложнейший, но прибыльный. А технологию – ну, скажем так, достали. Детали вам знать тоже необязательно.

Понятно… Неужели Штирлиц с пастором постарались?

– Нужно понимать, – добреет генеральный, – что в мире бизнеса идет постоянная борьба за выживание. Одна фирма поглощает другую – часть высококвалифицированных специалистов оказывается без работы. Остается только найти их и заинтересовать. Так что, сами понимаете…

ПРОНИКНОВЕНЬЕ НАШЕ ПО ПЛАНЕТЕ

Интересно, а можно ли, в свете услышанного, поставлять питерскую бумагу хотя бы за пределы Ленинградской области? Да – без вопросов. Про половину российского рынка мы уже говорили – добавим в послужной список Белоруссию, Прибалтику, Украину, Турцию. Может быть, вскоре до осознания предстоящей выгоды дозреют и финны…

– Многие бизнесмены скрывают, что берут бумагу именно у нас, – отмечает генеральный. – Через третьи лица то и дело слышишь – я, мол, эту дрянь брать не собираюсь. Ладно, пусть темнят – главное, чтобы все-таки брали. Кстати, отметьте – сегодня «Эдельвейс» чуть ли не единственная фирма в мире, которая не только производит бумагу, но и сама же ее потребляет. «Невский фильтр», входящий в нашу промышленную группу, использует именно ее, а не импорт.

Что ж, возрождение отечественного производства, тем более прибыльного, должно вселять оптимизм. А если это производство будет к тому же стабильным и качественным… Впрочем, как бы не сглазить. □

БУМ НА ЛИНИИ КРЕДИТА

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО



Случилось! В прошлом году буквально за считанные месяцы наш автомобильный рынок приобщился к такой современной форме торговли, как кредит. Первый всплеск активности игроков (банков и страховых компаний, с одной стороны, дилеров и дистрибьюторов – с другой) был зафиксирован в марте: тогда российские банки выдали на покупку автомобилей почти на 2 млн. долл. кредитов. А уже в октябре эта цифра возросла до 18 млн. долларов!

– Сейчас такого рода кредитованием занимается более 20 московских банков, – говорит Игорь Лысенко, начальник отдела розничных кредитов Международного промышленного банка. – Мы фактически были первыми, кто занялся таким бизнесом в Москве после кризиса. Автомобилями в столице торговали тогда десятки салонов, конкуренция, можно сказать, была бешеной, а услуги по кредитованию считались… чуть ли не экзотикой. Все-таки мы договорились с 30 салонами, но начинали очень робко: многие из них за первые полгода не продали в кредит ни одного автомобиля. Потом появился банк ИБК со своей очень рискованной, упрощенной по оформлению схемой кредитования (в конце концов, у него отозвали лицензию) и буквально «взорвал» рынок. Теперь мы, к примеру, активно работаем с пятью-шестью дилерами и выдаем в день по два-три кредита. И это не предел.

В прошлом году в России было продано новых иномарок на сумму 1,5 млрд. долл. Все банки, работающие на рынке кредитования, пока готовы направить на эти цели не более 200 млн. долл., а это значит, что в кредит будет продаваться не более 15% автомобилей. В странах Восточной Европы, к примеру, эта цифра составляет уже около 80%. Но у нас ведь только начало…

ЖУРНАЛУ 75 лет "ЗА РУЛЕМ"

…азных концов Советского Союза от рабо…х, крестьян, красноармейцев и специа…олучена груда писем. В письмах виден …ский подход, зачастую они подкре… цифровыми расчетами. Так как пись…дставляют большой практический инте… мы и предполагаем на страницах жур…

«На статьи т. Осинского «Американский автомобиль или российская телега»… от рабочих, крестьян, красноармейцев и специалистов получена груда писем. По вопросу – какое самое главное препятствие к автомобилизации, пишут, что самым главным препятствием является недостаток средств, поэтому машина должна быть дешева, а следовательно, доступна и небольшим коллективам. Кроме того, считают, что продаваться машина должна в кредит». (ЗР, 1928, № 1)

ЦЕНА КРЕДИТА

Два года назад банки обычно предлагали кредит на два года под 19–20% годовых. Сегодня его можно взять на три года и больше, при том, что средняя ставка опустилась до 15%. Более того, между банками, как и между автосалонами, появилась конкуренция, а значит, каждый пытается делать свои предложения привлекательнее. Скажем, Международный кредитный банк предлагает кредит на покупку «Форда-Фокус» в 10%. Оказывается, и это не предел – появилось объявление о «нулевом» кредите.

Никакой ловушки тут нет – просто маркетинговая политика. В данном случае речь идет о непроданных автомобилях прошлогоднего выпуска. Какие-то автосалоны сделали на них 15%-ную скидку, а хозяин этого решил перечислить проценты банку сам – пошел на рекламный ход. Это из того же ряда, что и комплект зимней резины или магнитола в подарок за покупку авто.

Вообще-то на «бесплатный сыр» рассчитывать не стоит – ни один банк не имеет права работать ниже ставки рефинансирования, установленной ЦБ (сегодня она составляет 18% годовых в рублях). Давать кредит под меньший процент – значит, работать себе в убыток. Кстати, по Налоговому кодексу клиент, который берет подобный кредит в надежде получить выгоду, тут же подпадает под прогрессивное налогообложение. Какой же это кредит?

Снизить процентную ставку можно, либо повышая стоимость других составляющих (обязательной страховки, платы за открытие и ведение счета, рассмотрение заявки, конвертацию долларов в рубли, нотариальные услуги и т. д.), либо путем каких-то компенсаций или уменьшения издержек. Например, программа по кредитованию покупки российского «Фокуса» проходит при финансовой поддержке концерна «Форд». В общем, задача клиента – внимательно изучить все предложения и тщательно подсчитать все расходы, а не цепляться за первый же «крючок»…

КАКИЕ БЫВАЮТ КРЕДИТЫ

– Существуют два типа кредитования, – объясняет Лев Шашин, руководитель кредитного направления крупнейшей в столице сети салонов «Автомир». – Первый – «экспресс», когда можно за час получить кредит, а иногда даже в тот же день оформить покупку автомобиля. Этим у нас занимаются два банка – «Русский стандарт» и «1-й ОВК». Весь процесс оформления проходит в автосалоне. Правда, и кредитная ставка здесь немаленькая – 55% годовых (в рублях), но надо представлять, что банк в нее закладывает и все свои риски.

Во втором случае, когда речь идет о валютном кредите, ставка не превышает 17% годовых, но на оформление уходит примерно неделя. При первой встрече в автосалоне клиент получает консультацию – какие документы нужно собрать, а потом уже представляет все бумаги, заполняет формуляры и ждет решения. Сколько – зависит от банка и суммы, но в среднем это три–пять рабочих дней. Если банк дает положительный ответ, то тут же в офисе клиент может подписать все необходимые документы и внести в кассу первый взнос. Еще день для постановки автомобиля на учет – и вы уезжаете из салона на своих четырех колесах. Автосалоны нашей фирмы, например, готовы предложить клиентам на выбор 15 вариантов кредитных программ в нескольких банках – какая больше подойдет.

Процентная ставка напрямую «завязана» на сроках оформления и количестве необходимых документов. Раньше речь шла о десятках бумаг, теперь этот список неуклонно сокращается. Так, еще год назад Международный промышленный банк требовал 19 документов, включая такие экзотические, как диплом об образовании и квитанция об оплате жилья и сотового телефона. Теперь требуется всего пять. А «Русский стандарт» и вовсе готов удовлетвориться паспортом и «правами». У многих банков есть уже электронная программа оценки заемщиков. Клиент отвечает на 10–15 типовых вопросов, ответы вводятся в компьютер, и тот с достаточной точностью определяет реальный уровень доходов кандидата и его платежеспособность. Плюс к этому банки полагаются на опыт своих экспертов, которые непосредственно общаются с клиентами. Например, чуть ли не решающим может оказаться невинный вопрос о расположении, ассортименте и ценах ведущих модных магазинов. Человек хорошо в этом разбирается – значит, ему можно выдать и кредит на покупку автомобиля.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Ваше отношение к покупке автомобиля в кредит?



КАК ПЛАТИТЬ И ЧТО, ЕСЛИ...

В советские времена взносы по кредиту автоматически вычитали из зарплаты и перечисляли в банк. Собственно, никто не мешает сделать так и сейчас. Равно как и выбрать любой другой удобный способ – лично привозить деньги, перечислять через отделение Сбербанка, списывать со счета и т. д. Главное – не пропускать установленные сроки платежей. Обычно, если это случается, клиенту по телефону вежливый голос из банка напоминает о долге. Как правило, этого достаточно, но в жизни случается разное.

– По всем договорам кредита машина является залогом и ее ПТС хранится в банке, – объясняет Лев Шашин. – Кроме того, некоторые кредитные схемы в «Автомире» предусматривают договор обратного выкупа между банком и салоном. Всех, кто обращается за кредитом, мы предупреждаем о, скажем так, нештатных ситуациях. Допустим, что-то случилось, и наш клиент не может выполнять свои обязанности по договору кредитования. На основании договоров залога и обратного выкупа нет никакой надобности прибегать к процедуре судебного преследования – банк забирает машину и передает ее в салон, который выкупает ее у банка. Так что не стоит рисовать себе страшные картины: «меня выселят из квартиры, станут преследовать». Чепуха. Ни банку, ни салону нет в этом нужды – сегодня работает цивилизованная схема.

КТО БЕРЕТ КРЕДИТЫ

Наш среднестатистический заемщик не похож на своего «коллегу» из Европы уже хотя бы потому, что по оценке и банкиров, и дилеров лишь около 40% получателей кредитов у нас – люди, которые действительно не в состоянии пока полностью оплатить автомобиль. Остальные могут сделать это сразу и наличными. Между тем предпочитают втягиваться в нормальную схему кредитно-финансовых отношений. В основном это наемные работники среднего звена, зарабатывающие 0,5–1,5 тыс. долл. в месяц; как правило, у каждого есть семья, двух-трехкомнатная квартира и автомобиль – отечественный или подержанная иномарка. Теперь они выбирают или российский автомобиль последней модели, или иномарку стоимостью до 20 тыс. долл.

К этой категории примыкает другая большая группа заемщиков – хозяева небольших фирм и предприниматели, работающие без образования юридического лица. Есть еще клиенты, которые просто пользуются кредитом для оптимизации своих финансовых потоков. В их числе – владельцы и ведущие менеджеры крупных компаний. Деньги у них есть, но зачем сразу выкладывать крупные суммы? В результате теперь в кредит продаются не только недорогие «Рено-Символ» и «Шкода-Фабия», но нередко и роскошные «лексусы-RX300» и БМВ-745.

Средний российский заемщик берет от 14 до 18 тыс. долл., которые погашает за два – два с половиной года, причем почему-то обязательно – досрочно (условия договора это, как правило, позволяют). Видимо, соцсоревнование здорово въелось нам в печенку...

ПЕРСПЕКТИВА

Аналитики уверены, что соперничество между банками, между автосалонами будет и дальше обостряться, при этом наиболее привлекательной схемой покупки автомобиля становится кредит. Он уже хорошо функционирует в Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Казани и ряде других крупных городов. Но в большинстве банки еще не стали кредитными учреждениями по определению, они – только расчетно-кассовые центры при больших предприятиях и местных администрациях. Но раньше или позже и они будут вынуждены заняться такой работой. По прогнозам, к 2005 году автомобиль можно будет купить в кредит и в Урюпинске, и в Минусинске. □

СИМФОНИЯ ВЕТРОВОГО СТЕКЛА

АЛЕКСАНДР ПЕНЬКОВ

«Тишина – ты лучшее из того, что слышал».
БОРИС ПАСТЕРНАК



Расставляя приоритеты в важности действующих лиц нашей «музыкальной истории», мы неоднократно указывали, что на первом месте стоит акустика. Тому есть как минимум две причины – неправильно подобранные и халтурно установленные динамики мгновенно уничтожают усилия магнитолы, ресивера, усилителя и всех прочих членов нашего «оркестрика», какими бы высококачественными они ни были. Есть и другой повод разобраться с акустикой раз и навсегда – работа по ее установке весьма трудоемка, а потому не стоит лишний раз разбирать-собирать двери и панели.

Задача ясна: предстоит капитально подпортить семейный бюджет, но зато купить что-то эдакое, типа «раз и навсегда». Достаем пачку купюр, отдаем ее продавцу... Нет – стоп!

НЕ ВСЕ ТО ЗОЛОТО, ЧТО... ЗВУЧИТ!

Самая дорогая акустика может вас разочаровать! И вот почему.

Во все времена считалось, что тяжелее всего воспроизводить классическую музыку. В ней сложно все – и многообразие определенным образом расположенных инструментов, и нюансы звучания каждого из них. Поэтому классика – это своего рода детектор качества звучания: дескать, если вытянул Баха и Генделя, то уж дискотеку в Доме культуры точно осилишь. Но здесь-то и таится незаметный подводный камень.

Дело в том, что классическую музыку нужно воспроизводить, как говорят профи, «мониторно» – что Иоганн Себастьян написал, то и играй. А вот всякого рода, извините, «попсу» желательно закачивать в уши собравшихся в эдакой собственной интерпретации – с ритмом, энергетикой, огоньком, яркостью! Словами всего этого, конечно, не передать – нужно слушать. Однако результат будет предсказуем – для классической музыки нужны одни динамики, а для «техно» – совсем другие. И просто ориентироваться на количество цифр в ценнике здесь нельзя.

Ту же мысль выразим иначе – разве можно подобрать себе автомобиль, исходя только из его стоимости? Даже при его шестизначной цене одному захочется «Бентли», другому – «Ягуар», а третий закажет отреставрированный «Дюзенберг». Так и здесь – сначала послушай, а затем попытайся сформулировать свои потребности. И только потом лезь за бумажником или кредиткой.

КОЭФФИЦИЕНТ «ПОПСОВОСТИ»

Конечно, такого коэффициента нет. Как и нет ничего обидного в том, что различные музыкальные брэнды давно поделены «продвинутыми» слушателями именно по музыкальным стилям – фирма «X» делает шикарную акустику для классики, а «Y» непревзойден по «молодежным» направлениям. На наш взгляд, к последним можно отнести американские «Эм-Тэ-Икс» (MTX), «Кикер» (Kicker) и «Инфинити» (Infinity) – при этом речь идет об изделиях очень высокого качества! А любителям запредельных децибелов подойдет «Бостон Акустикс» (Boston Acoustics) – у этих динамиков по части громкости соперников мало. Если же требуется вышеупомянутое «мониторное» звучание, то стоит прислушаться к «Динаудио» (Dynaudio), «Морель» (Morel), «Дэ-Эль-Эс» (DLS). Что касается цен, то в поисках очень серьезного уровня звучания не стоит опускаться ниже планки в 200 долларов для двухкомпонентных сис-



Акустика от «Дэ-Эль-Эс» двухкомпонентная ...

... и трехкомпонентная.



А так выглядит «Кларион».

тем, а также ниже 300 – для трехкомпонентных. Есть, конечно, динамики и подороже – скажем, «Морель» модели Hybrid-6 или «Дэ-Эль-Эс» типа UR6 стоят около 350 долларов, «Кларион» 1961 – долларов 400, а «Динаудио» Kit-240 или 260 – примерно 400–500 долларов. Но конкретную модель нужно определять «на месте» – пришел, послушал, посчитал купюры и выбрал.

КУДА СТАВИТЬ-ТО?

Этот вопрос мы уже неоднократно затрагивали, но из уважения к его значимости не грех немного и повториться.

Начнем с того, что создатели автомобилей исповедуют по отношению к динамикам стиль профессора Выбегалло: «Когда вы понадобитесь, вас позовут». Продумать расположение пепельниц, подлокотников и переключателей – это важно, а динамик… а динамик пусть втыкают туда, где останется незанятое пространство. Причем это относится даже к очень дорогим машинам – в лучшем случае их напичкают огромным количеством громкоговорителей, заменяя качество звучания величиной пожираемой мощности. Поэтому про штатные места крепления динамиков нужно сразу же забыть – впрочем, об этом мы поговорим отдельно.

Важно понять одно: конечный результат нашей работы – это эффект присутствия. При этом звуковая сцена обязана быть как бы шире стоек кузова и глубже ветрового стекла, из которого, кстати, и должен исходить звук! Мы же хотим просто слушать музыку, а не гадать, откуда она исходит… А для этого, считаем, звук должен быть фронтальным.

Понять это немножко тяжело – мы слишком привыкли к неизбежности задних полок «жигулей» с расположенными там динамиками а-ля «шесть на девять». Пора привыкать к другой «неизбежности» – например, к расположенным спереди двухкомпонентным динамикам, а еще лучше – к трехкомпонентным. Впрочем, даже четыре динамика – два низкочастотника и пара «пищалок» уже способны обеспечить звук, за который не будет стыдно. Слушать мы их будем, конечно же, через усилитель – впрочем, на первых порах можно обойтись и «головой». Усилитель купим попозже.

Установка динамиков – это отдельная песня, даже целая сага. Вкратце отметим, что в «торпедо», как правило, можно установить только 13-сантиметровые изделия – другие просто не влезут. Поэтому чаще используют либо передние двери, либо специально изготавливаемые подиумы – для трехкомпонентных систем без этого просто не обойтись. Само собой, всему этому предшествует «евроремонт» тех же дверей: просто прикрутить дорогущий динамик к их арматуре – то же самое, что запихнуть их в банку из-под тушенки. Работать, конечно, будут, но вместо музыки будет доноситься звяканье – только и всего.

Шумоизоляция, вибродемпфирование, подиумы – понимаете, почему установить динамики желательно сразу и капитально? Кстати, тут же всплывет еще один нюанс – кто будет главным слушателем? Если тот, кто сидит за рулем или рядом с водителем, то вопросов нет, а вот если VIP-пассажир собирается ездить только сзади, то возни предстоит куда больше. Для этого придется устанавливать динамики и сзади – с разворотом в нужную сторону: тяжело, но можно. Что касается «классической» задней полки… Можно, конечно, задействовать и ее – просто нужно понимать, что лишние наборы коаксиальников увеличат громкость звучания, но одновременно исказят музыкальную сцену. Так что, хорошенько подумайте.

Напоследок – «дежурное» предупреждение. Самостоятельная установка акустики в автомобиле с целью сэкономить на услугах профи, как правило, заканчивается полным фиаско – искореженные потроха салона, убитое время и… плохое звучание. О возможной ошибке при покупке комплектующих мы уже говорили. Другое дело, если вы рассматриваете подобное занятие как элемент самовыражения и радостно тратите на него свое свободное время – хобби есть хобби. В этом случае можно аргументированно отстаивать свои позиции по изготовлению подиумов, использованию задней полки, установке сабвуфера…

Кстати, именно о сабвуферах мы и поговорим в следующий раз. □



ДВЕРЬ ЕМУ НЕ ОТВОРЯЙ...

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Вначале вспомним поговорку: «Не всякому верь – запирай крепче дверь». И добавим: не только квартирную, но и автомобильную. Довольно часто приходится слышать, что штатный замок любого автомобиля играет чисто декоративную роль. А если установить на дверь что-то дополнительное – например, блокиратор «Дефентайм» (Defen.Time)?

О ЧЕМ РЕЧЬ?

Представлять блокиратор не нужно – мы рассказывали о нем еще несколько лет назад (ЗР, 1999, № 2). За это время конструкция не раз модернизировалась, однако принцип действия остался прежним: мощный металлический штырь с независимым электроприводом при запирании выдвигается наружу (фото 1), проникает в ответную часть изделия и запирает дверь, независимо от состояния штатных запоров. В этом его коренное отличие от многочисленных «центролоков», которые по команде с брелочка просто открывают или закрывают родные замки автомобиля, никак не влияя на их изначальную «угоностойкость». Стоимость одного такого блокиратора от московской фирмы «Вэктра» с установкой составляет примерно 25 долларов для отечественной машины и 30 – для иномарки.

Заманчивость подхода очевидна – даже разбив стекло, жулику придется влезать и вылезать из салона через оконный проем. Осталось выяснить, что по этому поводу думают те, чья служба «на первый взгляд как будто не видна»...

ДАВАЙТЕ РАССУЖДАТЬ ЛОГИЧЕСКИ

– Дверной замок любого автомобиля вскрывается по отлаженной технологии, – объясняют нам блюстители порядка. – Во всех странах имеются каталоги для спецслужб – мало ли, вдруг человек ключи в машине захлопнет... Ну, и другие ситуации бывают – это не для печати, сами понимаете.

Понимаем, конечно. И какова же устойчивость штатных замков?

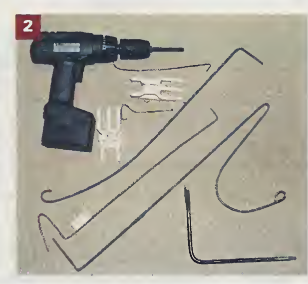
– А никакая, – пожимают плечами блюстители. – От нескольких секунд до полуминуты в лучшем случае. Вот, смотрите – отдираем эту резиночку, вставляем пластмассовые клинышки, берем вот эту штучку...

Да, действительно – несколько секунд. Фотографию «штучки» умышленно не приводим – профи и так грамотные, а «пэтэушников» обучать противоправным деяниям ни к чему. Однако мы отвлеклись – так как насчет «дефентаймов»? Мнения, как говорится, разошлись...

– Я себе такое не поставлю, – ворчит знакомый нам по прошлым тестам «терминатор» Саша, раскладывающий свой «воровской» инструмент (фото 2). – Вот, смотрите – сейчас я открою этот замок несколькими способами. Способ номер раз...



Запор дверного блокиратора абсолютно независим от штатного замка.

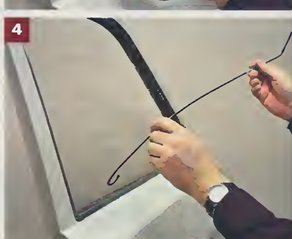


Это – лишь малая часть аксессуаров современных автомобильных «терминаторов».

Чтобы не издеваться над «живыми» автомобилями, экспериментируем на двери, демонтированной с «Волги». Удаляем уплотнитель (фото 3), берем заранее заготовленный крючок (фото 4), при необходимости отжимаем стекло клинышками и после нескольких попыток цепляем крючком за тягу замка. Теперь отводим крючок в сторону (фото 5) и резко дергаем – есть!

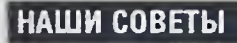
Способ номер два (фото 6, 7) нам активно не понравился: сверлить в двери дырку – это как-то жестоко... Однако Саша иного мнения – потом, дескать, зашпатлюем, зато теперь и фонариком можно подсветить, и крючком отсюда удобнее ковырять... В кино, небось,







Если блокиратор установлен «по шаблону», то – делай раз, делай два, делай три... Замок открыт!



видели, как сейфы-то вскрывают? Примерно через минуту дверь сдается.

Все сделано быстро, однако невольно хочется встать на защиту блокиратора. Конечно, легко работать, когда видишь все эти тяги и тросы – а если тыкаться вслепую? Откуда жулику знать, что находится в дверных потрохах? И какую часть двери придется изуродовать сверлом?

– Давайте рассуждать логически, – не сдается Саша. – Жулик подходит к машине, за несколько секунд справляется со штатным замком и пытается открыть дверь – она не поддается. Но если ему нужно что-то украсть из салона, то он без церемоний выбьет стекло и дотянется через проем куда угодно – от вандализма блокиратор не спасет! Более того, как правило, из экономии владелец блокирует только передние двери, а «через заднее крыльцо» – милости просим. Хочешь – грабь, хочешь – заводи и уезжай.

Мы опять не согласны – предположим, что блокираторами оборудованы все двери. Да, стекло можно выбить, но вряд ли жулик будет угонять машину, из которой при необходимости не сумеет мгновенно вылезти...

– Согласен, – уступает Саша. – Вор действительно не любит замкнутых клеток и обязательно постарается одолеть дверной замок. Но это можно сделать несколькими путями – два мы уже опробовали, а очутившись в салоне, достаточно просто оторвать дверную обивку и потянуть за тягу. Можно и «поумничать» – добраться до жгута проводов и методом «тыка» подать питание на нужные. Так что выглядит все это эффектно, но я бы предпочел замок на рулевой вал – с ним угонщику возни больше.

И снова мы не согласны. Блокировку рулевого вала никто не отменял, но одолеть снаружи незнакомую дверь за считанные секунды вор все равно не сможет. Он же без рентгена...

– Это просто вопрос времени, – уперся Саша. – Всегда можно куда-то посветить, что-то потрогать, о чем-то догадаться... А если клиента «пасут», то тип замка известен заранее! К тому же не забывайте, что подавляющее число установщиков – отъявленные халтурщики. Придет к ним сотня «мерседесов» – будьте уверены, все сто будут оборудованы одинаково... А угонщики прекрасно знают, «что где лежит», а потому работают машинально, не тратя лишних секунд.

Вот с этим доводом трудно не согласиться. Действительно, единожды «вычислив» удобные координаты для крепления блокиратора или другого изделия, мастера в разных сервисах предпочитают работать по шаблону, не изобретая велосипед. В результате хороший блокиратор, установленный абы как – без защитного кожуха, в стандартном месте и т. п. – на деле порой превращается чуть ли не в крючок: откинул и входи! Только при чем тут «дефентайм» – ведь это претензии не к разработчикам, а к установщикам?

– Согласен, согласен, – бурчит наш «терминатор», собирая инструмент. – Только себе все равно такое не поставлю – дорого! Кстати, и стекла бить не обязательно – вот, смотрите...

Да, все просто. Через пару минут мы уже самостоятельно опускаем стекло на «Волге»... снаружи! Сначала подходящим инструментом ковыряем в верхней части проема, отжимая стекло вниз, а затем, когда в щель можно просунуть пальцы, давим вниз всей своей массой – увы, стекло (фото 8, 9) действительно опускается...

– Те, кто на этом уже пострадал, иногда устанавливают в салоне специальные защитные штыри, – отмечает Саша. – Вылезаешь из машины – втыкаешь штырь под нижнюю кромку стекла: снаружи его уже не опустить. В принципе мог бы помочь эдакий электрический стеклоподъемник с червячным механизмом – его так просто не обмануть. Но нам такая серийная конструкция пока не попадалась.

Что ж, попробуем подвести итоги. Из плюсов дверных блокираторов отметим их нестандартность – подобных изделий на рынке немного. При этом они почти наверняка перекроют доступ в салон всем дилетантам (вандалы – не в счет!), а при правильной установке существенно затруднят его и профессионалам. Из минусов укажем на довольно высокую цену – помножьте стоимость замка на количество дверей и не забудьте про управляющую электронику. Кроме того, подобные изделия чувствительны к перекосу кузова и могут неожиданно «обидеться», если, к примеру, вы заехали одним колесом на бордюр.

В заключение – пару слов специально для тех, кто хочет оборудовать подобными дверными блокираторами свой автомобиль. □

НАШИ СОВЕТЫ

Оборудуйте ВСЕ двери кузова – скупой платит... (дальше вы знаете).
Требуйте от установщика механическую защиту блокиратора от всевозможных «линеек» и крючков.
Не ограничивайтесь блокировкой дверей – применяйте только комплексную защиту автомобиля.

6



7



«Жестокий романс»... Однако в ряде случаев угонщику удобнее действовать именно так.

8



9



Увы – на многих автомобилях стекло можно открыть... снаружи!

Редакция благодарит Лабораторию испытаний ЦСА ОПС ГУВО МВД России за помощь в подготовке статьи.

ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ?

ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ

Почему АО «Москвич» нежизнеспособно, понятно. Хотя бы потому, что огромное производство неподалеку от центра столицы по определению должно быть очень затратным. А завод, и без того накопивший убытки, тем более финансово успешным стать не может: его мощности рассчитаны на 200 тысяч автомобилей в год, собирать намного меньше – невыгодно.

За время хозяйствования на «Москвиче» нынешнего менеджмента много оборудования было распродано. Как без него возобновить работу, если, как говорят, целые цеха закрыты и вывезены за пределы завода? Предприятие простаивало несколько лет, тысячи уволились. Как без устойчивого, подготовленного коллектива выпускать машины – товар, в общем-то, высокотехнологичный? И где взять поставщиков, которые тоже несколько лет не работали на московский автозавод и занялись другим делом? Наконец, как можно говорить о возрождении «Москвича» сейчас, в то самое время, когда затоваривался АвтоВАЗ, резко снизилось производство «Волги»... Не странно ли выбрасывать на и без того заполненный рынок несколько десятков тысяч не самых лучших автомобилей?

Вот по всем эти причинам слова министра промышленности Москвы Евгения Пантелеева о перспективах (причем близких, чуть ли не с апреля нынешнего года!) возобновления работы автозавода показались удивительными и с трудом объяснимыми.

И все-таки объяснения феноменальному, на первый взгляд, решению московских властей найти можно. Сами они держат подробности происходящего вокруг «Москвича» в тайне, но кое о чем нетрудно догадаться.



АВТОСБОРКА «В НАГРУЗКУ»?

Разгадка для тех, кто хоть немного интересуется происходящим в нашем автопроме, – на поверхности. А для тех, кто совсем не интересуется, есть подсказка. Это – переговоры, которые шли у московского правительства о «Москвиче» с группой СОК.

Зачем «Самарскому объединенному капиталу», самой таинственной из наших промышленных групп, московский автозавод? Ведь есть же у СОКа «РосЛада», есть «Ижмаш-Авто», выпущено в прошлом году сто тысяч автомобилей. Неужели мало? А если мало, можно увеличить объемы производства на имеющихся площадках – зачем в Москву-то лезть?

А вот зачем. СОК, кроме того, что собирает автомобили, занимается выпуском автокомпонентов. И не мелочи какой-нибудь. Здесь все более чем серьезно: осветительные приборы, электротехника, шаровые опоры и многое, многое другое. Один завод уфимских двигателей чего стоит. Эти компоненты идут на конвейер «Ижмаш-Авто» для «Оды», «тираж» которой в 2002 году составил 47 тысяч. И все бы хорошо, но мощности производства того же завода в Уфе, а равно и на других предприятиях намного выше – Ижевску столько не надо. Производить меньше – не достичь рентабельности. А значит, или повышать цены на «Оду», или начать поставлять комплектующие для производства другого автомобиля.

Какой такой «другой автомобиль» можно выпустить из этих компонентов – понятно: «Москвич», который с самого начала был, можно сказать, старшим братом ИЖа. То есть, возобновив выпуск «москвичей», СОК решает проблему... загрузки мощностей собственных заводов – смежников «Ижмаш-Авто» и удешевления собственного производства.

ДЕЛО ПОЛИТИЧЕСКОЕ...

Но возможно ли оживить предприятие, в котором нарушены технологические цепочки, уволены рабочие, под вечной угрозой отключения свет и тепло, развалена система сбыта и обслуживания и так далее, и так далее? Как ни удивительно, скорее всего, оживить остановленный конвейер не составит большого труда. Обеспечить его всеми необходимыми комплектующими поможет все тот же СОК, точнее, принадлежащие ему многочисленные заводы. Причем не придется даже особо усердствовать, чтобы пустить эти предприятия – они работают!



Что дальше? Отвоевать у государства акции, которые Москва не может получить в управление вот уже семь лет (они до сих пор в РФФИ!), списать долг по недострою заводу двигателей, реструктуризировать задолженности – и можно начинать. Судя по тому, что о скором возрождении «Москвича» заявил не кто иной, как зам. министра промнауки Сергей Митин, этот сценарий приемлем для государства.

И все-таки без ответа остается один вопрос – зачем? Нет, зачем это нужно СОКу (мы уже сказали) или столичному правительству (реноме московского мэра сильно страдало из-за ситуации с «Москвичом»: политика, политика...) – понятно. Неясно, для чего нужно возобновление работы московского автозавода всем нам, автомобилистам, потенциальным покупателям.

БЕГ НА МЕСТЕ

Может быть, потребители и откликнутся на «второе рождение» модели с энтузиазмом, но логичнее предположить другое. Ажиотажа продаж очень дешевой, но из рук вон плохо собранной машины не случалось и до остановки завода. Конечно, и дешевизна, и крайне низкое качество – не неизбежность. Автомобиль, если добиваться его рентабельности, будет стоить недешево, а вот качество может стать лучше. Но несмотря ни на что, он не перестанет быть тем же самым «сорок первым» «Москвичом», который выпускали еще «до перестройки».

Да, можно возразить, что и вазовская «классика» не стала современнее, а пользуется спросом. Но «шестерки» выпускают нынче в Ижевске, где, например, средний уровень зарплаты раз в пять ниже московского – отсюда и цена. Их и берут почти исключительно из-за дешевизны, и в основном в провинции. Такое преимущество вряд ли будет у Московского автозавода. Здесь, впрочем, уместнее говорить о другом преимуществе – том, которое дает лично мэр столицы. Подумаешь, «москвичи» – имя Лужкова позволит всучить по бартеру и не такое, берут же «бычки»! К тому же цену можно снизить за счет налоговых льгот. Так что не сорок, а хотя бы двадцать тысяч «сорок первых» продать можно. Но что дальше? Обновление производства, выпуск новых, современных, недорогих моделей? Неужели в это можно поверить? Завод, готовящийся реанимировать, нет, скорее эксгумировать свое производство, не имеет серьезных планов развития, никогда не говорил о них.

Складывается впечатление, что сейчас планы производства на «Москвиче» затеяны... ради самих планов. И так – на большинстве наших автозаводов. Кажется, здесь меньше всего думают сегодня об интересах потребителей. Говорят о рентабельности, прибылях, реструктуризации, сокращении издержек, поддержке правительства. Очень доходчиво объясняют, почему повышают цены и не улучшают качество, почему, по сути, закрывают рынок иномарок, но не выпускают собственных новых, современных машин. Да, эти объяснения звучат вполне убедительно. Только от этого не легче. По-прежнему проблемы автопрома должны расхлебывать потребители, а автопромышленники, думая о себе и своей выгоде, совсем не хотят думать о нас.

Спустя пять лет после остановки завода снова начать выпуск старых «москвичей»! Неужели это и есть шаг в реализации новой концепции развития отечественного автопрома? Впрочем, пока идут переговоры о возрождении «Москвича», СП «Автофрамос» заявляет о начале нового, масштабного проекта. В результате – намерения кооперироваться с СОКом могут так и остаться намерениями. А мэр Москвы удовлетворит свои автомобилестроительные амбиции моделью «Рено-Х90»... □



ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ

Статья о судьбе «Москвича» стала последней в ее жизни. Уже будучи неизлечимо больной, Лена продолжала строить планы, обдумывала новые темы – потому что не мыслила себя без любимого дела, без нашего журнала. Молодая, неизменно веселая и смешливая, она порой казалась легкомысленной – но при этом обладала крепкой и точной хваткой профессионала. До прихода в журнал выпускница журфака МГУ прошла хорошую школу в таких известных газетах, как «Московская правда» и «Труд». Возросшей популярностью и авторитетом «За рулем» во многом обязан таланту, мастерству и самоотверженной работе Елены. Круг ее «зарулевских» интересов был так же многообразен, как сама автомобильная жизнь: Лена сражалась с поборами и «привилегиями» на дорогах, отстаивала права потребителей, волновалась о судьбе российского автопрома, организовывала важные гражданские акции. Все это неизменно находило горячий отклик у читателей. Они обращались к ней, писали, благодарили. Вместе с тем Лена умела позаботиться о конкретных людях, облегчить их жизнь, вселить надежду. Благодарностью за это будет добрая память близких, друзей, коллег и читателей «За рулем».

ВЕСНА. ВРЕМЯ ПОДРАСТАТЬ...

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО



С наступлением теплого сезона заводы очнулись от «зимней спячки». Первым «проснулся» АвтоВАЗ. В январе 2003 года он сократил выпуск автомобилей на 31,6% (было изготовлено меньше 38 тысяч), а уже в марте вышел на привычный ритм работы.

КУТЕРЬМА ВОКРУГ «НИВЫ»

Нынешний год на АвтоВАЗе, как известно, начался с пятидневной двухсменной недели с продолжительностью смены 6 часов, но уже в конце января на конвейере «Нивы» она была увеличена до 8 часов. Спрос на тольяттинские дешевые вседорожники вырос в несколько раз после того, как появились сообщения о скором сокращении (а к концу года и прекращении) производства ВАЗ-21213 и ВАЗ-21214.

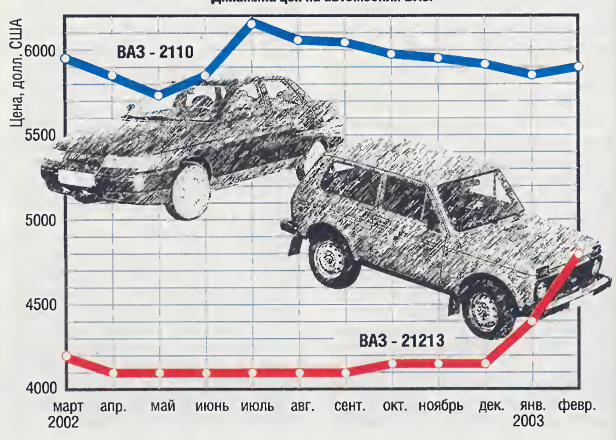
Начиная с середины января, дилеры ежесуточно продавали почти в два раза больше вазовских малолитражек, чем получали с завода. В результате за первые два месяца 2003 года были сметены все нераспроданные прошлогодние запасы автомобилей. При том, что АвтоВАЗ продолжал выпускать машин только пять дней в неделю, многие дилеры вели торговлю без выходных. Таким образом, Волжский автозавод, сократив на 30–40% выпуск автомобилей в зимние месяцы, достиг в то же время желаемого баланса между спросом и предложением и ситуация в Тольятти более-менее стабилизировалась. С 3 марта все подразделения ВАЗа вернулись к обычному графику – 8-часовой смене при двухсменной рабочей неделе.

Как реагировали на это цены? Соответственно. Уже к началу весны они стали потихоньку подрастать, и рост за квартал составит в среднем 1,2%. Отпускные цены на переднеприводные модели в январе-марте оставались без изменений, только в феврале отмечался некоторый всплеск интереса к «девяткам» и, как следствие, небольшое повышение дилерских цен на них. Спрос на «десятки» сохранялся на устойчиво-невысоком уровне. Единственное, на что у дилеров повысились цены – универсалы ВАЗ-2111. Неплохо расходилась «классика», особенно (очевидно, в преддверии дачного сезона) ВАЗ-21043. Но, как уже было сказано, бесспорным лидером стала «Нива» – розничные цены на ВАЗ-21214 и ВАЗ-2131 в Тольятти оторвались от отпускных примерно на 20 тысяч рублей.

Как известно, повышение розничных цен – это часто сигнал производителю поднимать отпускные цены. Во всяком случае, по сведениям из компетентных источников, ВАЗ к этому готовится.

Рост продаж у дилеров вселяет надежду на то, что ситуация на рынке стабилизируется. Видимо, сначала вырастут отпускные цены на «Ниву» и «классику» – эти автомобили пользуются повышен-

Динамика цен на автомобили ВАЗ.



ным спросом, а за ними «подтянутся» и остальные. Кстати, и на «Ижмаш-Авто», где зимой был отмечен повышенный спрос на «оды» и «шестерки», тоже поговаривают о некотором увеличении цены. Каком – скоро узнаем.

То, что происходит на рынке, далеко не всегда отвечает интересам потребителя. В этой связи стоит вспомнить недавнее заявление председателя совета директоров ОАО «АвтоВАЗ» Владимира Каданникова на заседании коллегии Минпромнауки РФ. «Тарифы и цены естественных монополий на газ и электроэнергию, транспортные перевозки, на металл растут очень быстро, – заявил он. – В частности, тарифы на железнодорожные перевозки только в январе снова увеличились на 12%! Поэтому затраты на один рубль выпускаемой продукции к концу прошлого года уже составили 86,9 коп., а в 2003 году планируются в размере 88,5 копейки». Значит, производство автомобилей может стать нерентабельным. Тут экономическая наука подсказывает два выхода: снижать внутренние издержки (пробовали много раз – не получилось) или повышать цены. Нетрудно угадать, по какому пути пойдут наши заводы.

«ФОРД-ФОКУС»? В СЕНТЯБРЕ

Если говорить о ценах, то, к сожалению, не радуют в этом году и иностранные производители, в том числе и «прописавшиеся» на российской территории. Достаточно сказать, что «Форд-Фокус» всеволожского производства, в зависимости от комплектации, подорожал на 300–500 долларов. Но, видимо, этим наших покупателей не испугаешь, если речь идет о давно желанном приобретении. В представительстве «Форда» говорят, что сейчас принимают заявки на всеволожские «фокусы», которые сойдут с конвейера в... сентябре. В целом же «Форд мотор» поднял цены на все машины, предлагаемые в России, в среднем на 3,5%.

Тенденция незаметного подрастания цен наблюдается сейчас у многих производителей. Обычно объясняют это ростом курса евро к доллару и рублю. Председатель наблюдательного совета группы «Ренессанс-Капитал» Александр Шохин считает, что рост евро ведет к удорожанию европейских товаров, но с точки зрения конкуренции это улучшает ситуацию для российских производителей. Только сумеют ли они этим воспользоваться? Для населения ситуация, по его мнению, не слишком благоприятная. Например, большая часть автомобилей, импортируемых в Россию (а это европейские), с ростом курса евро тоже увеличивается в цене. Правда, рынок есть рынок: японские и американские машины также подтягиваются к немецким, пусть и не слишком сильно (стараются сохранить ценовой разрыв), но все-таки...

Пока что можно говорить лишь об относительной стабилизации рынка подержанных иномарок, где наметился небольшой спад цен (во Владивостоке, говорят, они и вовсе упали). Причина ясна – «наелись»: в прошлом году в ожидании новых пошлин ввезли чуть не полмиллиона машин. По данным Минпромнауки, в 2002 году россияне своим кровным долларом проголосовали за них, потратив на покупку зарубежных автомобилей 7 млрд. долл. (за отечественные отдали 4,5 млрд.). Таможенные пошлины обещают повысить в очередной раз, но теперь уже на новые авто и самые популярные «трехлетки». Как скоро это произойдет – неизвестно, но любая подобная «новость», исходящая от власть имущих и «ко времени» вброшенная на рынок, может легко его взорвать. □

РУССКИЙ ТРАНЗИТ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ



Не счесть россиян, покупающих старые иномарки. Не от жадности, однако, а по бедности. Между тем подержанный автомобиль – это кот в мешке и покупка его – почти всегда лотерея. Что за технику предлагают нам авторынки?

Отныне этому, непростому для очень многих вопросу мы намерены уделять куда больше внимания, чем раньше. Изучать вторичный рынок, приобретать достойные внимания экземпляры, тестировать их не только на дорогах. И разумеется, писать обо всем этом в журнале.

Начинаем с путешествия в Литву – самое популярное у перегонщиков место для покупки нормальных (леворульных) подержанных иномарок. Из Европы машины туда везут автовозами, а значит, накладные расходы наших потенциальных продавцов минимальны. Поездка, к примеру, в Германию встанет куда дороже.

Едем с определенным заданием: купить пару свежих машин, уложившись со всеми расходами (включая пошлину) в 8 тысяч долларов за каждую. А еще прикинуть, сколько и на чем можно сэкономить, отправляясь за рубеж за покупкой. Чтобы узнать, по труду ли оплата, мы присоединились к негоциантам, отправляющимся за товаром в Литву.

ПОД СТУК КОЛЕС

Дешевле всего путешествовать поездом. Но прежде, чем покупать билет, еще раз внимательно просматриваем документы. Все ли на месте? Похоже – полный комплект: водительское удостоверение, общегражданский паспорт, разрешение на вывоз наличной валюты и, конечно, загранпаспорт с литовской визой (об оформлении см. ЗР, 2003, № 2). Последнее, как ни странно, очевидно не всякому. Что Литва – суверенное государство, которые осознают, уже сидя на чемодане по эту сторону границы и тоскливо взирая на удаляющиеся вагоны. Утешает лишь, что билеты (включая и обратные) всегда в свободной продаже.

Скорый поезд Москва – Каунас отбывает с Белорусского вокзала столицы ежедневно в 18.50. Нас в отдельном купе четверо. Дверь – на механическом стопоре. Еще бы – на всех около 35 тысяч долларов. Лакомая добыча для злодеев! Соблюдаем конспирацию: о деньгах не говорим, по вагону не шляемся, с девушками не знакомимся. От тех, кто встречается в поезде, лучше держаться на расстоянии. Наш наставник (он едет с нами) рассказывает: как-то уступил зову плоти и едва не поплатился – нежное создание оказалось клофелинщицей. Теряя сознание, он успел сорвать стоп-кран и передать деньги и документы подоспевшему начальнику поезда.

Чуть свет – первая настоящая граница Белоруссия – Литва. Братья-славяне



«Ходовой» товар – на земле. Остальное – на автовозах.



Будущую покупку надо тщательно осмотреть.



Сопутствующие товары.



«Паленый» экземпляр.

дружелюбно проверили карманы на предмет контрабандной наличности и отпустили с миром. А вот иноземные пограничники проявили бдительность, потребовав предъявить чек на оплату визы. Интересно, почему не квитанцию на купленную в дорогу колбасу? Это было бы логичнее – в паспорте цена разрешительного документа указана и скреплена посольской печатью. Убедившись, что искомой бумаги у нас нет, стражи рубежей требовательно, но с просительными нотками поинтересовались, что будем делать дальше. Этого мы не знали и, хотя намек поняли, прикинулись дурачками. Видимо, получилось – дальше нас не беспокоили до самой конечной станции.

ХОЖДЕНИЕ ПО РЫНКУ

Путь от вокзала до местного авторынка занял минут двадцать. Таксист, он же владелец потрепанного «Ауди», всю дорогу ругал власть за дороговизну, но в конце пути охотно согласился скинуть за проезд 5 литов (с 30 до 25).*

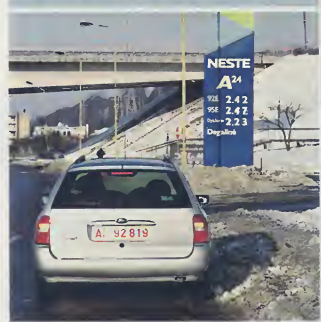
С первых шагов по рынку понимаешь – покупателям здесь рады. В каждой из многочисленных забегаловок, гордо именуемых «кафе», – камеры хранения для приезжих. Очень это кстати – с набитыми дорожным скарбом баулами по огромной территории много не находишь. Рядом, в вагончиках, пункты криминалистической экспертизы, комиссионные магазины, опорные пункты охраны. Но что особенно понравилось – обилие ухоженных и бесплатных туалетов.

Объекты продажи выстроены четкими рядами. На каждом – табличка с необходимой информацией. В круг наших интересов входили автомобили 1997–2000 гг. и ценой около 5,5 тыс. долларов (покупка с растаможкой и накладными расходами должна была обойтись максимум в 8 тыс. долл. – таково, напомню, условие редакции). Возрастные рамки определяли тарифы таможни: для машин старше семи лет и моложе трех они неприемлемо высоки. А жаль, среди старичков попадались прекрасные экземпляры. Но Россия, основной потребитель «автостарья», их теперь не берет. Зато охотно и по дешевке скупают граждане Украины, Белоруссии и Узбекистана.

** 1 лит – 10 руб.*



Сход-развал – косвенный показатель состояния кузова.



Цены на бензин вдвое выше московских.



В Литве предпочитают автоматические мойки.



На улицах старого Каунаса.



Платная дорога.

Отыскать относительно свежую трех-пятилетку за треть стоимости оказалось делом нелегким. Только к вечеру подвернулся подходящий вариант: «Пежо-406» 1999 года выпуска. Поторговавшись, удалось уложиться в 5350 евро. Продавец тоже остался доволен и даже любезно подвез до гостиницы. Оформление он взял на себя и, получив задаток, к следующему полудню представил готовый пакет документов. В том, что объемистая папка содержит все необходимое, сомнений не было. Интересы торгующих сторон в данном случае совпадают, кроме того, опыт наставника говорил, что в подобных операциях проколов не бывает. К тому же, пожелай мы ознакомиться с содержанием, пришлось бы выучить литовский язык!

Второй день поисков прошел вхолостую – ничего подходящего. Но мы не отчаивались. В воскресенье начинал работу крупнейший авторынок Литвы в Марьямполе, и с первыми лучами солнца наша команда прибыла туда. И вновь полдня прошло в бесплодных поисках. Нужные автомобили просто не успевали настолько состариться, чтобы подешеветь до необходимого нам уровня, а подходящие по цене не проходили по возрасту. Наконец, удача! Ухоженный серебристый «Форд-Мондео» 1999 года за 5100 евро появился прямо к обеду и сразу вызвал ажиотаж. Здесь вновь пригодился опыт наставника. Пока претенденты лезли под капот и осматривали салон, он всего лишь попросил документы. А завладев ими, больше не выпустил из рук – у конкурентов не оставалось ни единого шанса.

БЕГ С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

Следующий шаг – подготовка к дальней дороге домой. Вполне современные и хорошо оснащенные автосервисы в Литве встретишь на каждом шагу. Даже в небольших частных мастерских для посетителей кожаные диваны и кофейные автоматы. В одну из таких мы обратились. Начали с главного – проверки геометрии установки колес. Это хоть и косвенный, но очень важный показатель состояния кузова.

«Форд» прошел процедуру на ура, а у «Пежо» развал левого переднего колеса не дотянул до нормы на целый сантиметр! А вот и причина – явно правленный левый лонжерон. Не исключено, что при аварии пострадал и поворотный кулак. Решаем его заменить и еще раз все проверить. За запчастью едем на разборку. Этот бизнес здесь тоже поставлен на широкую ногу. Сырье поступает... из Англии. Обходится сравнительно дешево – битый автомобиль с правым рулем, кроме как на свалку, на континенте пристроить некуда. Предположение подтвердилось – с новой деталью все углы удалось выставить «в ноль».

На обеих машинах сменили резину. Ехать на сильно потертых летних покрышках по зимней дороге было неосмотрительно.

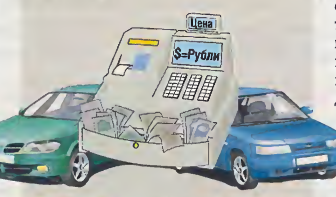
Залог на московской таможне мы не оставили. Значит, растаможиваться едем туда, где его не требуют, – в город Советск Калининградской области. На границу приезжаем ночью. До начала очередных суток пара часов. Командировку нам лучше отметить следующим числом – решаем немного подремать в отстойнике. Оказалось – зря: в темноте проскочили так называемый накопитель, где формируют очередь на пересечение границы. Пропуск на въезд можно получить только там. Пришлось пристроиться в хвост и ждать еще три часа.

Пограничный контроль проходим быстро. Очередь на таможенный. В тесном кабинете тучный чиновник принимается внимательно изучать запятые. Их много и какой-нибудь наверняка не хватит. А тогда – арест машины и пешее хождение в поисках правды. Тертый наставник предупредил заранее – 20 литов дать обязательно! Но как? Зажав купюру в потном кулаке, жду подходящего момента. Долго мучиться не пришлось: выразительный взгляд, удар ладонью по столу и деньги падают в ящик. Следующий!

Таможенный пост в Советске сработал столь же быстро, но деньги здесь надо платить только в кассу. Таким образом нам в тот же день удалось поставить машины на временный учет и получить транзитные номера. Все складывалось как нельзя лучше...

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

За одну и ту же цену вы бы предпочли?



Черный от грязи и тонировки «Ауди» заблокировал нас на выезде с бензоколонки. Парочка жизнерадостных амбалов вежливо поинтересовалась, куда держим путь и уверены ли в успехе. А затем постаралась эту уверенность развеять. Никаких откровенных угроз и оскорблений. Вроде разговора опытного хирурга с больным, который отказывается от спасительной операции. Расчет верный – скрытая угроза отзывается в душе липким страхом. Но бить врага надо его же оружием. Деликатно объясняем, что работаем на хозяина с большими связями. Из личных вещей – только то, что на себе. Так что ключи от машин, документы и деньги готовы отдать немедленно. Но всемогущему боссу это вряд ли понравится... Оппоненты погружаются в раздумья. И вдруг, о чудо! Звонок из редакции. Начинаю докладывать обстановку. В это время за спиной раздается рев мотора и визг шин – «Ауди» скрывается за ближайшим поворотом. Кажется, пронесло.

ПУТЬ К ПРИЧАЛУ

Полдела сделано – автомобили куплены, растаможены и «поставлены на транзитные номера». Пора возвращаться. Маршрутов много. Самый короткий – обратно через Литву. Но наши однократные визы (а других без заверенного приглашения в посольстве не дают) уже погашены. Оформлять транзитную – потеряешь неделю. Паром до Санкт-Петербурга в эту пору не ходит, да и дорого обойдется морская прогулка. Остается двигаться через Польшу. Крюк приличный, километров 350, зато виза не требуется.

РАСХОДЫ НА ПОКУПКУ АВТОМОБИЛЕЙ, РУБ.	«Пежо-406»	«Форд-Мондео»
Стоимость автомобиля	186 180	177 480
Таможенное оформление	53 212	54 213
Транзитные номера	210	210
Итого:	**239 602**	**231 903**

НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ, РУБ.	
Виза	696
Ж/д билет	1675
Проживание (35 литов в сутки)	1747
Питание (50 литов в сутки)	2500
Бензин	3000
Страховка	2175
Мотель (2 суток)	1185
Итого:	**12 978**

ФИНАНСОВЫЙ ИТОГ	«Пежо-406»	«Форд-Мондео»
Примерная стоимость с доставкой	252 580 ($7993)	244 881 ($7749)
Примерная стоимость на рынке	$9500	$9500
Ожидаемая прибыль	$1507	$1751





Таможня дает добро.
Тише едешь – меньше платишь.




На границе всегда очередь.



Хорошенько выспавшись накануне, едем в сторону польской границы. Перед ней, как водится, накопитель. Машин немного, в основном челноки-поляки. Судя по мятым лицам и постелям в салонах, одну ночь они здесь скоротали. Пристраиваемся сбоку и идем в диспетчерскую за талонами-пропусками. Здесь мы свои, русские, да к тому же транзит. Через час под недовольный ропот очереди продолжаем путь.

Километров через пять – очередной отстойник. Контингент ожидающих тот же, но машин – битком. По нашим скромным предположениям – суток на двое. Наставник решает, что надо «дать в лапу». Иду к пограничникам. Поморозив меня для порядка пару часов, старшая наряда (да-да, женщина и к тому же тезка) совершенно бесплатно пропускает нашу команду на территорию терминала. Что это было – заведенный порядок, хорошее настроение или сходство имен, мы так и не поняли.

Речь Посполита порадовала хорошими дорогами и отличной погодой. Правда, в некоторых воеводствах на антигололедные реагенты предпочли не тратиться, и очищенная от снега проезжая часть местами напоминала каток. Заблудиться в пути можно только по доброй воле. Указатели направлений установлены всюду, вплоть до незначительных разветвлений. До границы с Белоруссией, перехода «Бобровники», домчались на одном дыхании. Ни обедать, ни заправляться в Польше не стали – дорого. А еще не хотелось возиться с обменом валюты.

Очередной переход и очередное «думайте». Это слово на границах и таможнях произносится одинаково и означает «Дай!». Не спешите раскошеливаться. Если видят, что на испуг не взяли, пропускают за так.

Последняя ночевка в придорожном отеле под Минском. А утром – платная дорога и прозрачная граница с Россией, которую проезжаем практически без остановки. Начинает валить снег. Обильно посыпаемый песком, он сразу превращается в слякоть. Стеклоочиститель почти бесполезен, до Москвы – 350 км... Здравствуй, Родина!

Потрудились мы, похоже, недаром. Спрос на московском рынке хороший, можно «поднять» штуки полторы баксов с машины (неплохо живут перегонщики!). Тем временем наши авто подкинули уже первые проблемы... Подробно об этом – в следующем номере. □

ЗАКУПОРЕННЫЙ ГОРОД

АНДРЕЙ БОЙКО, ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: АНДРЕЙ БОЙКО, АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

«Эх, дороги!..» – а дальше многозначительная пауза. Пожалуй, эти два слова – единственно приемлемое для печати из всего того, что можно услышать от нашего водителя, когда колесо его автомобиля проваливается в огромную яму или птицей взлетает на колдобине.

Из года в год обещают улучшить качество российских дорог, построить новые мосты, скоростные трассы. Вот только скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. Перед началом летнего сезона мы решили проехать по дорогам Центрального округа и посмотреть, что там делается, что ждет десятки тысяч людей, которые будут рваться из душной и жаркой Москвы на волю.

ПО ДОЛИНАМ И ПО ВЗГОРЬЯМ...

Калужское шоссе прямо на выезде из Москвы встречает путешественников бесконечной пробкой: дорога вдруг начинает извиваться и сужается до одной полосы в каждую сторону. Причина – строят многоуровневую развязку для въезда на территорию популярного торгового центра. Даже весной здесь можно «зависнуть» надолго, а что будет летом? Уф, прорвались, можно ехать на крейсерской скорости – 90 км/ч. Но радость была недолгой: на тридцать первом километре опять попадаем в плен. Переправа через Десну реконструируется уже второй год, машины движутся (чаще стоят) в один ряд. Можно ли объехать? Судя по информационному стенду – да, он рекомендует отправиться на Киевское шоссе. Что ж – рискнем.

Через несколько минут мы на отличном шестиполосном автобане. Но... и здесь нас ждет неприятность. Хорошая дорога внезапно заканчивается (видно, деньги на реконструкцию кончились) на 22-м километре возле совхоза «Московский». Проезжая часть резко сужена – из-за, судя по всему, давненько приостановленного строительства очередной развязки. Масла в огонь подливает и перекресток со светофором метров через пятьсот. Если двигаться дальше, можно основательно застрять после Обнинска – почти до самой Калуги идут масштабные строительные работы: дорогу расширяют до четырех полос. Какие-то участки готовы, к иным только приступают. Да, несладко будет дачникам на этом направлении...

Вечным затором на выезде из Москвы провожает путешественников Можайское шоссе. Еще бы – ежедневно через узкую горловину проезжает





«Миллионы километров дорог, нуждающиеся в ремонте, надо чинить не так, как раньше – технически неграмотно и неумело, а так, чтобы от этой работы дорога действительно улучшалась и делалась проезжей во всякое время... Это дело требует громадных денежных средств, которыми советская власть пока не располагает». («За рулем», 1928, № 1)





На трассе Москва–Нижний Новгород идут ремонтные работы, и к 2004 году на всем протяжении она станет четырех–шестиполосной. Правда, есть такая российская закономерность: чем лучше дорога, тем выше аварийность...

свыше 80 тысяч автомобилей – абсолютный российский рекорд! Правда, построенный несколько лет назад металлический отбойник несколько облегчил жизнь – теперь не надо бояться какого-нибудь лихача, выскочившего на встречную полосу. Но добавили проблем торговые центры и рынки, расположенные по обе стороны шоссе, – в выходные сюда устремляются тысячи москвичей. За Одинцовом дорога почти европейская, четырех–шестиполосная, только после зимы ее не мешало бы подлатать.

Волоколамское шоссе славится своей «узкой шириной» – выбираться по нему на дачу не очень просто, но можно воспользоваться расположенной рядом трассой М-9 (Новорижское шоссе). Здесь попасть в затор практически невозможно до самого Волоколамска. Только сильно разгоняться не стоит – дорога хоть и обозначена знаком «автомагистраль», качество асфальта оставляет желать лучшего.





На автодороге Москва–Санкт-Петербург в преддверии 300-летия Северной Пальмиры, как по секрету рассказал ее начальник Олег Маликов, в этом году будет завершен капитальный ремонт на участках от МКАД до 49-го км, от 62-го до 72-го км (между Солнечногорском и Клином), в самом городе Клин (85–89-й км) и на границе с Тверской областью (108–113-й км). Везде будут установлены барьеры, проведено освещение.

На трассе «Волга» к лету обязательно закончат ремонт путепровода на выезде из столицы – так обещал Игорь Донато, начальник управления дороги Москва–Нижний Новгород. Кроме того, в этом году будет капитально отремонтировано и введено в строй еще четыре моста и путепровода, в том числе через реку Киржач (на границе с Владимирской областью). Продолжится реконструкция печально знаменитого путепровода на 54-м километре; предположительно ее закончат в следующем году, тогда будет ликвидировано одно из самых узких мест автомагистрали. А еще в 2003-м трассу на протяжении 32 км (на территории Владимирской области) расширят до четырех полос.

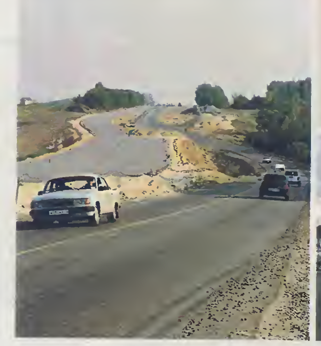
Начальник управления автомагистрали Москва–Минск Владимир Левдиков предупреждает водителей: летом будет проходить капитальный ремонт на двух участках в районе Сафонова. Проезжая часть будет расширена до 23 метров, сделана осевая разделительная полоса, установлено металлическое ограждение. В апреле-мае дорожники отремонтируют трассу от МКАД до границы Одинцовского района Московской области и на двух участках в Смоленской области, где зимой больше всего пострадало покрытие.

Недавно реконструированное Ленинградское шоссе встречает водителей пробкой на первых же километрах, возле подмосковных Химок, а строящийся неподалеку от поворота на «Шереметьево-2» железнодорожный мост сильно осложнит выезд на природу. Дальше вроде бы строек нет, но особенно не разгонишься – скоростной режим ограничен до 60 км/ч почти до самого Солнечногорска. И светофоры, светофоры, светофоры. Давненько, помнится, обещали построить объезды Клина и Солнечногорска, но по-прежнему тянутся через города нескончаемые вереницы автомобилей...

По параллельному Ленинградке Пятницкому шоссе объехать заторы вряд ли получится: можно потерять массу времени в ежедневном «стояке» у Митинского радиорынка. В выходные даже жители Митина предпочитают добираться домой окружным путем, через Волоколамку.

Расслабившись у широченного выезда из Москвы по Ярославскому шоссе, путешественники немедленно попадают в рукотворный «капкан»: сразу за МКАД дорога значительно сужается. А справа поджимают автомобили, плотным потоком сворачивающие с кольцевой. Вокруг трассы несть числа строительных рынков и рыночков; движение на скорости 10–20 км/ч до города Королева гарантировано даже в будний день. А сразу за Королевом





Ни зимой, ни летом не прекращаются работы на дорогах Центрального региона. Правда, по расчетам строителей, средств на поддержание их в хорошем состоянии надо бы выделять раза в два-три больше.



поджидает еще одна пробка – перед строящимся на 23-м километре мостом можно и заночевать.

Горьковское шоссе радует дорожным полотном. Только въезд на трассу с кольца как всегда забит – с прошлого года идет ремонт. Поток неспешно ползет через Балашиху с ее несчетными светофорами, чтобы затем рвануть с ветерком аж до отметки 54-й км, где на объездной Ногинска автомобилистов встречает узкий мост (движение по одному ряду в каждую сторону) с огромными ямами.

ГОНИМ И ПЕРЕГОНИМ

Так уж получилось, что в 90-х годах темпы дорожного строительства у нас быстро росли, а в начале нового века – стали замедляться. На прошедшем недавно в Пятигорске Всероссийском совещании дорожников глава Росавтодора Игорь Слюняев сказал даже, что цена перехода на новую систему финансирования – потеря 300 (!) крупных объектов дорожного строительства, число которых нынче сократилось... до двух, да и те сооружают на иностранные кредиты. Как известно, один из них находится на Дальнем Востоке, другой – в Питере. Столичному же региону при дележе средств досталось не слишком много.

– Главный объект капитального ремонта в этом году – автодорога Москва–Дмитров–Дубна, – рассказывает начальник федерального управления автомобильных дорог «Центральная Россия» Валерий Дорган. – Ей, как и Щелковскому шоссе, в начале 90-х здорово не повезло: они не попали ни в список федеральных, ни в список территориальных дорог и «бесхозными» были без малого 10 лет. Сейчас положение изменилось. Мы продолжаем капитальный ремонт на участках от МКАД до Дмитрова и от Дмитрова до Дубны. В июне 2003 года начнется реконструкция (считай, новое строительство) моста через канал им. Москвы, по сути – парадного въезда в Дмитров; закончится она к августу 2004 года, в канун 850-летия города. Это никак не должно отразиться на движении по шоссе – у моста есть несколько «дублеров».

Из других крупных (по местным меркам, понятно) объектов – строительство автомобильного обхода населенного пункта Непецино (возле Коломны) на трассе «Урал», завершение строительства путепровода на 23-м километре Ярославского шоссе (обещают поспеть к началу мая!), а также новой многоярусной развязки в начале Калужского шоссе (летом будет готова). Этот объект примечательный: его возводят владельцы торгового комплекса за счет собственных средств, а дорожники строго следят за выполнением всех технических условий.

Еще будут продолжаться ремонтные работы на трассе Москва–Рославль (Калужское шоссе) на участке от 81-го до 108-го километра (в районе границы области), на двух участках автодороги «Крым», на трассах «Дон», «Урал», «Балтия», «Холмогоры», «Украина», Рублево-Успенском шоссе, Малом и Большом московских кольцах... Не так чтобы очень густо – речь скорее о поддержании дорог в приемлемом состоянии. На большее нет денег.

Продолжится кампания по освещению дорог области и Центрального региона до 2010 года. В этом году настанет очередь Ярославского шоссе (планируется до Тарасовки), Дмитровского, Рязанского (до Бронниц), Ильинского, трех участков Симферопольского шоссе. Кое-что делают и для пешеходов: летом появятся два новых надземных перехода: на 26-м километре Калужского шоссе и на Малом московском кольце в районе Бронниц.

Как бы хотелось, конечно, чтобы страна покрылась автобанами, прямыми, как стрела, и ровными, как стекло, и чтобы можно было по ним мчаться с ветерком на «Мерседесе». Только вот не получается никак, да и «мерседесов» маловато, не говоря уже о том, что старую картошку на рассаду в них грузить не поднимется рука. А вот кинуть в багажник «шестерочки», да по нашей дороге на дачу – посевная начинается! – будет в самый раз.

...Если, конечно, в пробках не простоять до сбора урожая... □



НЕ ПРОЛИВАЙ-КА!

АНТОН ЧУЙКИН.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Запах бензина чувствовался еще на лестнице. Редакционный народ крутил носом: эфиры струились из-под двери отдела оформления. Неужели «макинтоши» художников стали потреблять «девяносто второй»? Нет, нет: им заправляла с утра свой автомобиль милейшая NN. «Представляешь, – рассказывала она, – решили с дочкой залить бак под пробку, а пистолет заправочный не сработал. Вот и облилась! Теперь проветриваю шубу...»

Кто из новичков не испытывал проблем, первый раз побывав на АЗС? Да и не только первый... И не только новичков... Давайте освежим в памяти азбуку АЗС.

1. Как это ни странно звучит, вы помните, с какой стороны у вашего авто расположена горловина бака? Вот именно этим бортом и причаливайте к облюбованной вами колонке. Только убедитесь, что здесь есть нужный вашему авто бензин. Кстати, ко всякого рода надписям и табличкам на территории АЗС относитесь с вниманием – сбережете время! Как именно остановиться? Так, чтобы не пришлось далеко тянуть шланг и чтобы счетчик на колонке был у вас перед глазами. Идеальный вариант – когда горловина оказывается точно против колонки на расстоянии около метра. Если на АЗС нет обслуги или она занята, переходим к следующему пункту.

2. Выходя из машины, захватите заранее припасенные перчатки – обычные рабочие, с пупырышками. В


1


2









них и теплее, и гигиеничнее (руки на АЗС помыть обычно негде).

3. Теперь выполняем действие «открыть-закрыть». Первое относится к пробке бака, второе – к дверям; можно даже включить сигнализацию. Иногда вокруг АЗС пасутся темные личности: не ровен час, уведут что-нибудь из салона или багажника.

4. К сожалению, редкий отечественный автомобиль предлагает способ пристроить снятую пробку бензобака. Выбирая между крышей машины и корпусом колонки, остановитесь на последней – она не такая скользкая и покатая. Можно «прищемить» пробку стеклоочистителем.

5. Перед тем как хвататься за пистолет, прочитайте, что написано на колонке: в большинстве случаев на новых АЗС надо оставить шланг в гнезде, на старых – вставить в бак. Если есть сомнения – оставляйте пистолет в гнезде и идите платить к окошечку «Касса». Иногда последняя расположена в магазинчике при АЗС. На современных колонках удобно заправляться «на сумму» – не 30 литров, а на 300 рублей.

6. Вставляйте пистолет в бак и, если нужно, нажимайте кнопку «Пуск» или рычажок на колонке (инструкция, повторюсь, обычно написана здесь же). При этом обнуляется счетчик – до этого он показывает покупку вашего предшественника. Немного терпения, не теребите зря кнопку: сейчас в бак польется топливо. Кран на пистолете можно зафиксировать в открытом положении (увы, не всегда стопор работает), отрегулировав напор рычагом, чтобы бензин не выплескивался из горловины.

7. Заливая топливо, не стойте вплотную к баку и... слушайте! Если не сработает отсечка, вы по шуму бензина можете догадаться, что он уже в горловине. Тогда срочно отпускайте рычаг... или отпрыгивайте! Помните, что последний литр колонка выдает медленно: не торопитесь выдергивать шланг, орошая пахучей струей всех вокруг. Когда цифры на счетчике остановились, вынимайте пистолет из горловины. Дальше, как говорится, собираем в обратной последовательности: пробка, лючок, перчатки... Счастливого пути!

***P.S.** Шуба NN успешно проветрилась, а вот кожаные перчатки пришлось выкинуть...* □





УВЕРЕН? ОБГОНЯЙ!

ВИКТОР СЛЕСАРЕВ

Как от обыкновенного автомобиля добиться качеств, обещанных в заводской инструкции? «Товарная продукция» наших автопроизводителей часто далека от эталонной – хуже собрана, не отрегулирована и т. д. Почти в каждой серийной машине есть резервы, которыми грех не воспользоваться. Прежде всего это касается двигателя.

ЧТО ГОВОРИТ МОТОР?

Важно понимать его характер. Мой сосед, выйдя на пенсию, сразу почувствовал, как дорого обходится заправка «Волги». Заменил ее шестилетней «девяткой». А вскоре разочаровался – машина, мол, не тяговитая! Невдомек ему было, что характеры «Самары» и «Волги» совершенно разные. Большой, малофорсированный «402-й» мотор сродни тракторному – воткнешь вместо первой передачи четвертую, а машина, хотя и вяло, все же едет! А вазовский «на низах» скучноват – и только выше 3000 об/мин ты – король! В чем причина?

У более форсированного мотора «Самары» сужен рабочий диапазон оборотов – машина острее реагирует на то, соответствует ли выбранная передача скорости движения. На четвертой при 60 км/ч обороты – около 1900 в минуту, а на пятой – всего 1580. Последней даже небольшой подъем «не по зубам», а затевать обгон длинной фуры опасно: начнешь под Курском, закончишь в Белгороде. Как же быть? Вовремя переключать передачи! Даже при 80 км/ч (например, при обгоне на подъеме) может потребоваться третья: мотор начнет разгон с 3660 об/мин, когда крутящий момент максимален, а отсюда – и наибольшее (на этой передаче) ускорение.

...Познал сосед эти «секреты» – и теперь ездит успешно. Кстати, некоторые водители просто побаиваются выводить мотор на режим, близкий к максимальному – он, дескать, сильно ревет и, наверное, больше изнашивается. Что ж – это верно. Тут каждый сам выбирает приоритеты. Хочешь поберечь топливо, машину, деньги – забудь об острых ощущениях!

ЛИМИТ – НЕ СТИМУЛ ПРОГРЕССА

Отдельные марки двигателей и сегодня (...XXI век на дворе!) сходят с конвейера оснащенными «ограничителем мощности». Но порой и автомобиль современный, и водитель не «чайник», а машина «задумчива»... В ней скрыт дефект, играющий роль ограничителя.

...Коллега целый год ездил на ВАЗ-2110. Некоторую вялость машины объяснял с благородных позиций: инжектор, вероятно, поддерживает должный состав смеси, а это важно для экологии!

Но однажды ему посоветовали проверить дроссельную заслонку. Нажав педаль до пола, подпер палкой – и все стало ясно: заслонка открылась всего градусов на 70. А как увеличить ее ход? Отогнул стержень педали кверху, даже не снимая с машины, – и та неузнаваема! К неожиданной резвости пришлось привыкать...

Подобное бывает и на других автомобилях. Такой случай: новенький ВАЗ-21053 огорчал хозяина немощью. При этом, в отличие от добропорядочных «Жигулей», которым во время разгона (скорость 50 км/ч, четвертая передача) положено кратковременно детонировать, мотор «пальчиками не стучал»! Владелец заподозрил, что цилиндры недостаточно наполняются свежей

смесью. Но отчего? На новом моторе вряд ли сбиты фазы газораспределения – значит, нужно проверить, что с карбюратором.

И точно! Дроссельная заслонка первой камеры открывалась не полностью, а вторую заело – пневмопривод не справлялся. Устранил неполадки – и получил хорошую разгонную динамику со «штатной» (когда положено) детонацией.

О «ТОНКИХ МАТЕРИЯХ»

Выходит, даже исправным двигателем нужно правильно управлять! Неполадки в приводе дроссельного устройства (любого типа) не столь уж редки: в «сомнительных» случаях начинаем именно с этого, благо дело нехитрое.

Но часто двигатель не развивает полной мощности и по причинам, скрытым значительно глубже. Характерный для наших дней пример – неудовлетворительная работа свечей: иногда из-за их собственных недостатков, а чаще из-за низкого качества топлива или неисправностей в двигателе. Полный отказ и зеленый новичок сразу заметит. А когда свечи работают с пропусками, сбои чувствует не каждый водитель. Остается лишь ощущение пониженной мощности.

Такие свечи меняют. Но при первых сомнениях в их работоспособности можно попробовать им помочь, немного уменьшив зазор между электродами, например, с 0,9–1,0 до 0,7–0,8 мм. Возможно, искрообразование и восстановится, но ненадолго. Радикальных мер – например, ремонта двигателя – в конце концов не избежать. (Некоторые чудаки, наблюдая за тем, как изо дня в день замасливаются свечи, не стесняются покупать новые вместо того, чтобы заменить маслоотражательные колпачки!)

Вообще неполадки с зажиганием – тема необъятная. Искре мало быть мощной и регулярной. Надо еще, чтобы она пробивала зазор вовремя, не раньше и не позже, чем положено. Угол опережения зажигания (УОЗ) для каждого двигателя свой. Сделаешь пораньше – мотор работает жестко и может детонировать в широком диапазоне оборотов. Так ездить нельзя: детонация – фактор разрушительный. Позднее зажигание тоже неприемлемо: снизится мощность, повысится температура выпускных клапанов, возникнет риск их прогара.

Но оптимальный угол опережения зажигания зависит от числа оборотов и нагрузки на двигатель! Поэтому даже простейшие системы зажигания включают в себя центробежный и вакуумный регуляторы, меняющие УОЗ в зависимости от этих факторов. То же в электронных системах впрыска. Разница лишь в подходах. Опытный владелец «Жигулей» не будет вызывать спасателей из-за отказа зажигания. Тут все легко отремонтировать. С впрыском сложнее. Случается, что без средств диагностики неисправность «не отловишь» – автосервиса не миновать.

Но и зажигание еще не все. Нужно, чтобы было чему гореть в цилиндрах. Недавно мы говорили о системе питания, составе смеси, от которого зависит ее сгорание. У владельцев машин с карбюраторами 99% проблем связано с их засорением. С впрысковым «чайнику» проще – тут сделано все, чтобы мотор не заглох ни при каких обстоятельствах. Но в наших условиях и системы впрыска все же не безотказны. И опять-таки не обойтись без диагностики, замены дорогостоящих элементов.

Другой случай. Вы побывали на диагностике – она показала, что все системы в порядке. Но мотор вялый! Тут хороший мастер должен копнуть поглубже – компрессию померить. По-русски – это реальное давление в цилиндрах в конце сжатия. Оно зависит не только от состояния деталей двигателя (цилиндра, колец, поршня, клапанов и их седел в головке), но и процесса измерения. Если слабо крутит стартер, обороты пониженные – меньше и компрессия: часть сжатого воздуха успевает просочиться через зазоры. Поэтому верный признак неисправности двигателя – не значение компрессии само по себе, а разные ее величины по цилиндрам. Допустим, на «жигулях» получено около 10; 9,5 и 9,8 кгс/см^2 в трех цилиндрах, а в одном – 8 кгс/см^2. Вот он и требует внимания. Картину может прояснить простейшая диагностика: зальем в цилиндр примерно 5 мл масла и повторим замер компрессии. Когда с кольцами беда (изношены или «залегли»), масло уплотнит зазоры и компрессия повысится. А если эффекта нет – беда с клапанами. Масло им не помогает. Мастерам эти «фокусы» хорошо известны, и они принимают решение, что разбирать, а что не трогать…

А ЧТО ЕЩЕ?

В поисках пропавшей мощности порой нужна творческая жилка. Наш читатель однажды «сгонял» в деревню и тут же заметил, что «Жигуль» словно увял. Все вроде в норме, а тянет хуже. И только осмотрев машину снизу, обнаружил глубоко вмятую, чуть ли не сплющенную, выпускную трубу – след удара о камень.

А как сказывается на мощности воздушный фильтр? Если он забит пылью, у него больше сопротивление потоку воздуха – результат примерно тот же, что при неполном открытии дросселя: нехватка воздуха, падение мощности. Не зря автоспортсмены уделяют воздушному фильтру максимум внимания.

Наконец, напомним, что скоростные и динамические показатели машины определяются не только возможностями двигателя, но и силами сопротивления, которые приходится преодолевать! Здесь многое зависит от водительской культуры: не перегружать автомобиль, следить за состоянием «ходовой», шин, вовремя регулировать давление в них, углы схождения и развала… Машина должна быть во всех отношениях «легкой на ходу», тогда она хорошо едет. □



ЗУБ НА ЗУБ

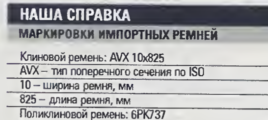
МАКСИМ САЧКОВ

Многие предпочитают отечественным ремням зарубежные – ходят дольше, хотя случается и немного переплатить. Стоимость самых дешевых импортных и наиболее распространенных российских – балаковских – примерно одинаковая. А вот разброс цен заморских товаров довольно велик: импортные клиновые ремни стоят 30–120 рублей, поликлиновые и зубчатые для ГРМ – 120–350. Цена зависит, в основном, от марки. Импортные, которые можно установить на отечественные модели, представлены в таблице.

Часто, наряду с номером по каталогу на упаковке или ремне, зарубежные фирмы ставят дополнительное обозначение (см. «Нашу справку»). Например, у клиновых и поликлиновых указывают ширину и длину. Размеры импортных изделий не всегда совпадают с отечественными аналогами, но расхождение в несколько миллиметров допустимо. Ремни ГРМ подбирают по ширине, количеству и профилю зубьев. Иногда указывают модели автомобилей, для которых они подходят.

Обычно автозаводы оговаривают ресурс ремня ГРМ (он указан в сервисной книжке машины). Пренебрегать этим не следует: на многих двигателях при обрыве поршни встречаются с клапанами. Поэтому лучше следовать рекомендациям производителя автомобиля, даже если используется импортная деталь.

После установки нового ремня обязательно отрегулируйте его натяжение. Данные для контроля приведены в руководстве по эксплуатации или литературе по ремонту. □



НАША СПРАВКА

МАРКИРОВКИ ИМПОРТНЫХ РЕМНЕЙ

Клиновой ремень: AVX 10x825
AVX – тип поперечного сечения по ISO
10 – ширина ремня, мм
825 – длина ремня, мм
Поликлиновой ремень: 6PK737
6 – количество клиньев ("ручьев")
PK – обозначение поликлинового ремня
737 – длина ремня, мм

МАРКИРОВКИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ РЕМНЕЙ

Клиновой ремень: 8,5x8–820
8,5 – ширина ремня, мм
8 – высота ремня, мм
820 – длина ремня, мм
Поликлиновой ремень: 6К-742
6 – количество клиньев
К – обозначение поликлинового ремня
742 – длина ремня, мм













ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ РЕМНЕЙ ИМПОРТНОГО И ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Двигатель	Производитель, номер фото							
	Балаково РТИ	«Гейтс» (Gates), 1	«Контитэк» (Contitech), 2	«Лемфордер» (Lemforder), 3	«Бош» (Bosch), 4	Кью-Эйч (QH), 5	«Фленнор» (Flennor), 6	«Рубена» (Rubena), 7
РЕМНИ ГРМ								
ВАЗ-2105	122	5002	CT 687	41–122*3/4 (1852001)	1 987 949 019	QTB 114	84112x3/4" (4958)	–
«Ока», ВАЗ-21083, 2110, 2111	111	5124	CT 527	58–111*19 (1445801)	1 987 949 095	QTB 232	98111x19 mm (4410)	–
ВАЗ-2112, 341	136	5539	CT 996	–	–	–	40934x1" (4428)	–
РЕМНИ ПРИВОДА НАВЕСНЫХ АГРЕГАТОВ								
ВАЗ-2103, 2106, 21213, 21214, 341	10,7x8–944, 8,5x8–944	AVX10-938La (6265MC)	AVX10x940	10x938 (1827201)	AVX10-940La	QBA 937	AVX10x0938La (A5154)	AVX10x937La
ВАЗ-21083	10,7x8–715, 8,5x8–715	AVX10x713La (6261MC)	AVX10x710	10x713 (1829401)	AVX10x710La	QBA 713	AVX10x0713La (A5150)	AVX10x710La
ВАЗ-2111 (для «самар»)	6K-698	6PK700 (68341)	–	6PK700 (1415101)	–	QBR 6700	–	–
ВАЗ-2111, 2112 без кондиционера	6K-742	6PK738 (68344)	6PK737	6PK735 (1715301)	6PK737	–	6PK0738 (67233)	–
ВАЗ-2111, 2112 с кондиционером	6K-1125	6PK1125	6PK1125	6PK1125 (1717701)	6PK1125	–	–	–
«Ока»	10,7x8–820, 8,5x8–820	AVX10x825La (6210MC)	AVX10x825	10x825 (1825701)	AVX10x825La	QBA 825	–	AVX10x825La
ЗМЗ-402	8,5x8–1030	AVX10x1025La (6221MC)	AVX10x1025	10x1025 (1828001)	AVX10x1025La	QBA 1025	AVX10x1025La (A5110)	AVX10x1013La
ЗМЗ-406 без ГУРа	6K-1225	6PK1225 (68383)	6PK1225	6PK1225 (1718401)	–	QBR 61225	6PK1225 (67272)	–
ЗМЗ-406 с ГУРом	6K-1370	6PK1369 (K060539)	6PK1352	6PK1350 (1718601)	–	QBR 61365	6PK1369 (U969428)	–
УЗАМ-331	10,7x8–875	AVX10x875La (6215MC)	AVX10x875	10x875 (1826201)	AVX10x875La	QBA 875	AVX10x0875La (A5104)	AVX10x875La

***Примечание.** В скобках – дополнительные номера по каталогу запчастей.*



ГРУСТНАЯ СТАТИСТИКА

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

По предварительным данным (точные будут известны примерно через месяц, и мы к ним еще обратимся), ныне по дорогам страны колесит около 22,5 млн. легковых автомобилей. Половина из них модели ВАЗа, треть – другие отечественные автомобили и около 17% – иномарки. Со времени распада СССР в 1991 году российский парк легковых автомобилей увеличился почти в 2,5 раза.

Основная масса машин сосредоточена в экономически «продвинутых» регионах России. Примерно 15% российского автопарка зарегистрировано в Москве и Московской области (в самой столице, кстати, на 1000 жителей приходится уже около 240 автомобилей, хотя в целом по России этот показатель не превышает пока 160 машин). Далее идут Санкт-Петербург с Ленинградской областью – 4,5% парка и зажиточная Кубань – в Краснодарском крае сосредоточено 4,2% легковых автомобилей. Много машин во владении жителей Ростовской, Тюменской, Самарской, Свердловской, Челябинской, Воронежской, Нижегородской, Иркутской областей, а также Башкирии, Татарии, Приморского и Ставропольского краев.

В последние годы, однако, темпы прироста парка легковых автомобилей несколько замедлились. В первой половине 90-х годов они составляли 8–9% в год, а начиная с 1999 года только 5–7%.

ПОТЕРИ

Иная картина с ДТП на дорогах страны. Количество их в последние несколько лет сокращалось, а в прошлом году неожиданно выросло на целых 12%! Число убитых и раненых в дорожно-транспортных происшествиях напоминает фронтовые потери. Прошлый год в этом смысле поставил печальный рекорд: произошло 184 365 аварий (рост 12%), погибло 33 243 человека (рост 7,5%) и 215 678 ранено (рост 15%). Напомним здесь часто употребляемую для сопоставления цифру: за десять лет войны в Афганистане потери составили 15 тыс.

советских солдат. На дорогах сегодняшней России каждый день обрывается жизнь почти ста (92) человек...

Особенно тревожит детская статистика. В прошлом году она выражалась печальными цифрами: 1504 погибших ребенка, 23 397 раненых.

Рост аварийности в 2002 году за редким исключением зарегистрирован по всем регионам страны. Наибольший – в Ивановской (+62%), Новгородской (+46%) областях, Карачаево-Черкесской Республике и Ханты-Мансийском АО (+43%), Московской области (+40%). А вот в Корякском автономным округе, где числится немногим более 3000 транспортных средств, аварийность сократилась на 67%! Было шесть аварий, стало две. Впору опыт перенимать.

«ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР»

Естественно, ответственность за львиную долю ДТП лежит на водителях – они «авторы» 141 053 аварий (рост 14%), стоивших жизни почти 27 тысячам (26 804) человек (+8%); 177 172 были ранены (+17%). «Чемпионы» те же – Ивановская (+72%), Ханты-Мансийский АО (+54%), Московская, Новгородская области (+50%).

Кто же они, наши «герои»-водители? Конечно же, в первую очередь «любители» – владельцы транспортных средств: по их вине совершен 81% всех ДТП – рост на 16%. Водители-профессионалы, управляющие «казенными» авто, тоже не стоят на месте, но здесь рост совсем небольшой – меньше 3%.

Ухудшению общей картины поспособствовали и пешеходы – на них ответственность за 52 тыс. происшествий, почти каждое третье! Как считает статистика, самые недисциплинированные пешеходы живут (или, увы, жили) в Ивановской (рост аварийности по этой причине 52%) и Орловской областях. В Московской за год погибло свыше тысячи пешеходов, в Санкт-Петербурге и области – почти 500, в Краснодарском крае – 222... Кстати, во многих авариях вина лежит и на водителе, и на пешеходе (в просторечии – обоюдка).

Национальной бедой остается пьянство за рулем. В 2002 году по этой причине произошло 22 575 ДТП (рост 10%); погибло 4119 человек, ранено – 30 734. Видимо, больше всего «зеленого змия» уважают водители из той же Ивановской (+57%), Владимирской (+46%), Новгородской (+144%) областей.

В то же время в ряде регионов (хотите верьте, хотите нет) пить стали меньше – во всяком случае число автодорожных происшествий по этой причине резко сократилось: в Ленинградской области (-18%), Астраханской (-19%), Карелии (-16%), Ингушетии (-17%). Жаль только, что таких мест в России немного...

Динамика происшествий в России за 2002 год



ЖУРНАЛУ 75 лет «ЗА РУЛЕМ»

Н. ПОГОДИН

РАЗГОВОР об АВТОМОБИЛЕ, КОВАРНО ПРЕРВАННЫЙ

МНЕ надо было ехать далеко — 250 несчитанных верст туда и обратно — из гор. Троиц на южном степном Урале к горе Магнитной, что лежит на Урал-реке. Подрядил возить меня по степям ямщик-татарин Темир, имя которого, между прочим, в перево на наш язык означает „железо".

Я его так и величал торжественно „железом", а он смеялся в ответ мне, и незамет мы предавались веселым разговорам; от веселых тем переходили к серьезным и деловы и однажды горячо дискутировали об автомобиле.

Будучи в Троицке, я прочитал в „Правде" известные фельетоны тов. — добр совестно передал их содержание Темиру; тот умно, понимающе слушал, иногда ниже на гла надвигал шляпу, что было признаком большой сосредоточенности , в конце-концов, сказ мне сердито:

«Прошлым летом в городе Коломне перевернулся автобус, поддерживающий сообщение между городом и пристанционным поселком.

Такая была дорога.

Мне довелось раз пять пропутешествовать автобусом по этой дороге, и я неизменно удивлялся спокойствию коломенских людей». («За рулем», 1928, № 1)

ВЕТЕРАНЫ ДОРОГ

Примерно половину автопарка страны составляют машины-ветераны, чей возраст уже перевалил за 10 лет. В этом, надо полагать, корни высокой аварийности по причине неисправности технических средств. В 2002 году было зафиксировано 3605 таких аварий. В них погибло 806 человек, 4637 – получили увечья. По данным статистики, самый «дряхлый» автопарк в Липецкой, Рязанской, Тверской, Новгородской, Самарской областях и еще нескольких регионах.

В прошлом году был зафиксирован рост на 27% ДТП из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог – их произошло 49 078; погибло 9146 человек, 56 904 попали в больницы. Самые отвратительные дороги (в какой уже раз) в Ивановской области (рост 188%), Адыгее (+92%), Удмуртии (+96%). А вот в Москве аварийность по этой причине резко снизилась.

КРИМИНАЛ

Приходится констатировать тревожный факт: все чаще виновники ДТП спешат скрыться с места аварии, бросив умирать раненых людей. В прошлом году сбежали 113 145 водителей (рост +18%). Это между прочим, не игрушки – по КоАПу тем, кто оставил место ДТП, положено наказание в виде штрафа (1000 – 1500 руб.), лишения «прав» на год или ареста на 15 суток. Если последствия тяжелые, это может квалифицироваться и как преступление, за которое по УК предусмотрено до 3 лет лишения свободы. Только в прошлом году по вине таких мерзавцев погибло 2486 человек, а 11 386 получили травмы.

Реже, чем в 2001 году, «авторами» ДТП были люди в милицейской форме. В прошлом году по их вине произошла 601 авария (погибло 132 человека, 827 ранено). В целом по стране аварийность по этой причине сократилась на 10%, но опять-таки постарались «отдельные регионы»: в Ивановской, Тамбовской, Тульской областях и Удмуртии она возросла в 4 раза.

ПОРА УМНЕТЬ

Итоги безрадостные – аварийность на дорогах страны растет быстрыми темпами, причем определились и регионы-«чемпионы», где многие показатели в полтора-два раза выше, чем в среднем по стране. Среди них – Ивановская, Владимирская, Калужская, Московская, Ленинградская... Список можно было продолжать долго. Как и список жертв этой необъявленной войны, число которых с каждым днем увеличивается.

ЕЗДА НА ПЛОСКОМ МЕСТЕ

ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ.
ФОТО АВТОРА



Полноприводники ныне в моде. Конструкторы, не изменяя внешнего вида легкового автомобиля, оснащают его приводом на все колеса со всеми вытекающими отсюда преимуществами. Но вот незадача: чтобы ими воспользоваться и по-настоящему вкусить прелесть всех ведущих, нужно, как говаривал известный классик, «учиться, учиться и учиться».

Один из пионеров полного привода на стандартных авто – фирма «Ауди» создала специализированную школу вождения полноприводных автомобилей Audi driving experience – Школу водительского мастерства «Ауди».

ПОДАВИТЬ ВОДИТЕЛЬСКИЙ ИНСТИНКТ

В школе «Ауди» считают, что лучше всего постигать полный привод зимой на... льду лесного озера. Да, да, именно на идеально горизонтальной ледяной поверхности можно как следует почувствовать и понять поведение машины, выработать правильные реакции. К такому, казалось бы, парадоксальному для нас выводу пришли инструкторы школы. Интересно бы убедиться в этом самому, и я отправляюсь в Швецию, в местечко Идре.

Куда ни кинешь взгляд – снежная равнина огромного озера! Лед присыпан снегом, но там, где предстоит тренироваться – очищен до блеска. Восемь сверкающих А4 с шильдиками Quattro замерли в оцепенении на тридцатиградусном морозе.





Снежный шлейф – признак прохождения участка на высокой скорости.

На выходе передние колеса должны смотреть внутрь поворота, а не по касательной. Вот почему машину несет прямо.

Сухой чистый лед. По нему и ходить-то нужно с осторожностью, не то что ехать. А инструктор школы, раллистка Сьюзанн Котулински, предлагает разогнаться до 70 км/ч и метров за двадцать до препятствия в обозначенном коридоре начать тормозить, резко ударив по педали и далее не отпуская ее (именно так нужно выполнять экстренное торможение с АБС), постараться объехать препятствие слева, не выходя за пределы конусов. Не очень-то в это верится, но попробую.

Систему ESP на время заездов отключили, чтобы не испортить естественной картины взаимодействия льда, колес и человека. Разогнаться я, конечно, разогнался. И начал тормозить вовремя, и удачно объехал препятствие. Но вот на выходе пару конусов сбил. Ошибкой было, как мне объяснила Сьюзанн, что, когда препятствие стало стремительно надвигаться на меня, я инстинктивно дернул руль слишком быстро. Машина среагировала. Чтобы выправить положение, на выходе пришлось повернуть руль на больший угол в противоположную сторону. Автомобиль частично потерял устойчивость, и вот результат – коридор оказался для меня слишком узким.

Не раз и не два пришлось проделать это упражнение, пока удалось вопреки всему своему естеству заставить себя при виде препятствия очень плавно и дозированно поворачивать рулевое колесо в направлении объезда и уже потом чуть поспешнее возвращать в исходное положение.

В этом упражнении полноприводная машина ведет себя точно так же, как передне- или заднеприводная. При нажатии на тормоз водитель одновременно выключает сцепление – колеса разобщены с трансмиссией. Возможность не сорваться в скольжение определяет

только характеристика покрышек, настройка АБС и… разумный выбор скорости в сочетании с правильной работой рулевым колесом.

Но вот задача меняется. Вместо того, чтобы резко затормозить, нужно просто сбросить газ. С учетом уже накопленного здесь опыта плавного руления прохожу коридор без ошибок. Смотрю в зеркало заднего вида и глазам своим не верю – все конусы на месте! На такой скорости, будь я на передне- или заднеприводной машине, от прямого столкновения отклонился бы, но в коридор явно не вписался. Впрочем, нет, вписался, только скорость пришлось бы уменьшить. На «Кваттро» крутящий момент двигателя, положительный при разгоне и отрицательный при сбросе газа, распределяется на все колеса, а не только на два, как в машинах традиционной компоновки. Отсюда и преимущества полноприводных версий в езде по льду и вообще на скользкой дороге.

МЕЖДУ СКОРОСТЬЮ И МАНЕВРОМ

Не знаю, есть ли название у геометрической фигуры, представляющей собой овал, стиснутый в «талии», или «восьмерку», обведенную по контуру без перекрестия посередине. Именно такую форму имела расчищенная от снега трасса для тренировок «поворот веером». Когда научишься его выполнять правильно – поймешь, что это даст тебе в повседневной жизни на дороге. Но пока учишься…

Чтобы правильно «развернуть веер», нужно разогнаться, сбросить газ и, «загрузив» переднюю ось, направить автомобиль в сторону поворота. Дождавшись начала скольжения задней оси, вновь увеличить обороты двигателя и далее, контролируя тягу, стараться удержаться в управляемом заносе. Когда задние колеса начинают пробуксовывать, чувствую, как дифференциал повышенного трения «Торсен» перераспределяет тяговое усилие на передние колеса. Именно они должны «затянуть» автомобиль внутрь ледяного радиуса, но так, чтобы не очутиться на снежной целине. Создается впечатление, что великан раскручивает вокруг себя автомобиль, держа его за привязанный к передней части незримый буксирный трос.

Когда удается сделать все, как нужно, возникает соблазн увеличить скорость. Но решившись на это, сталкиваешься с другой сложностью – теперь нужно удержаться на радиусе. Чуть перебрав с газом, легко сорваться в неконтролируемое скольжение всех колес и улететь в сугроб, как если бы «великан» выпустил трос из рук. Или наоборот, как если бы потянул нить на себя, въехать внутрь и, зацепившись за снежный бордюр, развернуться против движения.

В который раз убеждаюсь: сколь совершенными ни были бы автомобили, какой бы ни располагали трансмиссией и как бы ни старались шинники улучшить сцепные свойства покрышек, изменить законы физики невозможно. Поэтому в процессе тренировки только тем и занимаешься, что ищешь компромиссы между скоростью и возможностью выполнить маневр, не испортив «талии» у «восьмерки».

А практическая польза? Конечно, в управляемом заносе по дорогам общего пользования не ездят. Но не ровен час, случится непредвиденная ситуация и машине придется повернуться боком – у водителя, прошедшего подготовку, больше шансов выйти сухим из воды.

ЗАКРЕПЛЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

Уроки хороши, когда они выучены. В Идре знания учеников Школы водительского мастерства «Ауди» проверяли на трехкилометровой трассе, где сплошь закрытые и открытые повороты разной кривизны.

На таком серпантине ты постоянно в напряжении. В одном повороте можно ехать чуть быстрее, перед другим приходится тормозить. С каждым кругом скорость возрастает, я все увереннее чувствую себя за рулем полноприводной «четверки». Совсем близок к тому состоянию, когда уже не я сам буду контролировать поведение автомобиля, а в дело вмешается великан – будет дергать или отпускать веревочку.

И вот тут-то начинается самое трудное. Почти гамлетовский выбор «быть или не быть»… в сугробе. Когда машина многое тебе позволяет, почувствовать, где проходит черта дозволенности, тоже многого стоит. Здесь на тренировочной трассе в Идре расплата за несанкционированный переход границы – сугроб, растрескавшийся бампер и ожидание технички для вызволения из снежного плена. Но на обычных дорогах цена расплаты куда выше.

Грамотно водить автомобиль – это действовать в пределах допустимого. Именно этому учит школа «Ауди драйвинг икспириенс», используя преимущества полного привода. И вот когда ты считаешь себя уже вполне образованным с точки зрения «Кваттро», инструктор Сьюзанн Котулински вдруг ни с того ни с сего предлагает изменить направление движения по трассе. Приходится повиноваться. Ощущение такое, будто переписываешь знакомый текст левой рукой. И снова учение.

Главный результат – я все-таки почувствовал черту, которую нельзя переступать. И не переступил. Поломанные пластмассовые бамперы, тоскливо висящие на проводах «убитые» противотуманные фары, разбортованные колеса других машин говорили, что сделать это было совсем не просто. □



Сьюзанн Котулински объясняет новое упражнение.



Полоса торможения.

Короток полярный день.

Сугробы – то место, где можно подумать над ошибками.



ПОРА ПЕРЕСТРАИВАТЬСЯ

ДМИТРИЙ МИТРОШИН

Задумывались ли вы, сколько раз за самую обычную поездку по самому привычному маршруту «дом–работа–дом» вы перестраиваетесь? Вряд ли. Между тем можно смело утверждать, что из всех возможных на дороге маневров этот – самый распространенный. Решили обогнать – перестроитесь как минимум два раза: сначала на соседнюю полосу, потом назад, на свою. Решили повернуть – будьте добры займите крайнее положение на проезжей части. Не говоря уже о плотном городском потоке, когда обстановка порой вынуждает «рыскать» по дороге. Тем не менее, регулярно сталкиваясь с необходимостью изменить полосу движения, далеко не каждый способен сделать это грамотно. Множество автомобилей на дорогах с помятыми бортами – лишнее тому подтверждение.

Не ставя целью кого-то научить ездить («Уж я-то все умею!»), проанализируем типичные ошибки водителей при перестроении. Быть может, в чем-то узнаем себя.

БУДЬТЕ ГОТОВЫ!

К сожалению, Правила дорожного движения не содержат определения термина «перестроение», хотя в ряде случаев это помогло бы избежать взаимного непонимания. Условно это определение можно сформулировать так: изменение положения транспортного средства на проезжей части с сохранением первоначального направления движения. Безусловно, перестроение – это маневр, а значит, следуя пункту 8.1 ПДД, надо известить о своих намерениях других участников движения: включить указатель поворота. Даже если вы маневрируете в пределах одной полосы движения, три-четыре раза мигнуть «поворотником» никогда не помешает. Причем не по окончании маневра, а заблаговременно. Не надо думать, что включенный указатель поворота – непременный повод для движущегося в соседнем ряду водителя быстро сокращать дистанцию до впереди идущего автомобиля, чтобы не пустить вас. Встречается, но не так уж часто.

А вот типичная ошибка, и ее нередко допускают даже опытные автомобилисты. Вы едете в крайнем левом ряду. Сзади догоняет нетерпеливый попутчик и светом фар просит уступить дорогу. Оставим «за скобками» ситуацию с «подставами» и согласимся, что наиболее адекватная реакция на просьбу – освободить полосу. Что же делает нормальный водитель? Включает указатель поворота и, если никто не мешает, принимает вправо. Перестраиваясь на полосу, где едут с заведомо меньшей скоростью, вы вынуждены тормозить. И здесь совершаете ошибку: сбавляете скорость еще до того, как заканчиваете перестроение. Водитель же, попросивший посторониться, увидев сигнал поворота и начало вашего маневра, не дожидаясь его окончания, в надежде, что ваша «корма» вот-вот освободит ему дорогу, нажимает на газ, сокращая дистанцию до минимума. Но едва ваши правые колеса пересекли прерывистую линию разметки, как перед его глазами совершенно неожиданно вспыхивают стоп-сигналы. Учитывая, что в крайнем левом ряду скорости высокие, возможное попутное столкновение грозит самыми печальными последствиями!

В этой ситуации способна спасти только мгновенная реакция «преследователя», причем реагировать ему надо в первую очередь рулем, пытаясь объехать внезапное препятствие, благо большая часть полосы все-таки уже свободна. Не допускайте подобных ошибок сами и будьте готовы к подобным «непредумышленным подставам» со стороны других: прежде чем надавить на педаль акселератора, дождитесь, пока следующий впереди водитель освободит полосу движения полностью.

А ТЕПЕРЬ О СПОРТЕ...

Сколько раз приходится наблюдать, как перестраиваются новички. Для них попасть в нужный ряд – самое сложное испытание в городской сутолоке. А за собой не замечали? Наверняка припомните, как вы притормаживаете, пытаясь найти «окно», чтобы втиснуться в соседний ряд, вызывая хор клаксонов.

Избежать подобного несложно. Этот до боли очевидный совет даже и давать как-то неудобно. Тем не менее, осмелимся: чтобы безопасно перестроиться, вместо привычного торможения необходимо набрать скорость потока, в который вы собираетесь влиться.

А сейчас, наоборот, о «спортсменах», которые, попав в плотный транспортный поток, всячески стараются его обогнать.

В мире этому стилю вождения давно придуман специальный термин – «слалом». Как показывает практика, в средней скорости движения подобные «слаломисты» если и выигрывают, то сущие копейки, никоим образом не сопоставимые со степенью риска для них и, главное, для других участников движения. В большинстве стран подобный стиль – вне закона. Вроде бы не является исключением и Россия. Не так давно в ПДД появилась несколько завуалированная формулировка, призванная, тем не менее, запретить хаотичное перестроение из полосы на полосу. Одно из предложений пункта 9.4 гласит: «При интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, менять полосу разрешается только для поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия». Кстати, неизбежный в случае «слалома» обгон справа также запрещен Правилами, а точнее, пунктом 11.2.

К сожалению, оштрафовать приверженца такого стиля езды практически невозможно – всегда есть основание оспорить наказание: что такое «интенсивное движение» и что значит, «когда все полосы движения заняты»?

Однако не пора ли и нам понять, что главнейшая составляющая безопасного движения – дорожная дисциплина – в буквальном смысле слова жизненная необходимость. Для всех и каждого в отдельности. Быть может, пришло время перестраиваться? □



ШЕЛ ГОД 1928-й...

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

«Лозунг «Автомобиль или телега» – неправильный, так как не может быть никакого «или». Всем ясно: автомобиль, а не телега». Утверждение, прозвучавшее с первой страницы первого номера «За рулем» в апреле 1928-го, многие тогда восприняли как оторванную от жизни ненаучную фантастику.

В тот год в СССР, по разным данным, насчитывалось 18–20 тысяч автомобилей, причем примерно треть из них иначе как «безнадежной недвижимостью» назвать было нельзя. Даже в бывших провинциях Российской империи – Польше и Финляндии автомобильный парк перевалил за 20 тысяч, в Германии он составлял более 300 тысяч, в Британии – свыше миллиона, а по «загнивающим» Северо-Американским Соединенным Штатам ездили более 22 млн. (!) машин. В нашей же стране основным транспортным средством по-прежнему была телега (половину года – сани), а самоходных экипажей многие никогда в жизни в глаза не видели. А ведь автомобиль к тому времени давно вышел из младенческого возраста.

Заводы Европы и США уже выпускали машины десятками тысяч: на «Опеле» в 1928-м собрали почти 43 тысячи автомобилей, на «Кадиллаке» – больше 41 тысячи. Заводы «Форд» в Германии, Англии и за океаном после постановки в 1928-м на конвейер модели А (в СССР ее будут выпускать под маркой ГАЗ-А) за 16 месяцев произвели более миллиона (!) машин.

В год рождения «За рулем» у нас в стране сделали… 840 машин: 740 грузовиков АМО и ЯГ, полсотни легковых НАМИ, столько же АМО – автобусов.

Конструктивно советские модели никак нельзя было отнести к «последнему слову» техники. Маломощный (всего 35 л. с.) и не очень надежный АМО-Ф15 грузоподъемностью 1,5 т – потомок ФИАТ-15 Тер. С тем же мотором – трехтонный ярославский грузовик. Легковой 18-сильный НАМИ-1 (он был создан на базе чехословацкой «Татры-11»), более-менее современный по конструкции, для российского бездорожья выглядел явно слабоватым. Иных легковых машин в СССР не выпускали, а импортных привозили очень мало, в основном для партийных и государственных чиновников.

В 1928-м Советская Россия, по сути, лишь начинала менять телеги на авто, в то время как стенды международных выставок пестрели самыми разнообразными новинками. Мировой тенденцией в ту пору стал рост мощности дви-



Народный «Аэро-500» из Чехословакии. Машинку, достигающую 65 км/ч, выпускали до 1932 года.

ДКВ-Р15 с двигателем объемом 0,6 л пришелся по душе небогатым немцам.

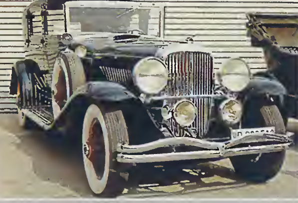




У бельгийских «минерв» в 20-х была репутация одних из лучших представительских машин Европы. Бесклапанный шестилитровый двигатель модели АК 32CV 1928 года развивал 90–100 л. с.



Первый грузовик «Вольво-LV40» появился в феврале 1928-го. Шведскую полуторку оснащали 28-сильным мотором легкового автомобиля.



Американский «Дюзенберг-J» поразил мощностью даже американцев. Рядный восьмицилиндровый мотор в разных версиях развивал 210 – 265 л. с.

«Мерседес-Бенц N56» с шестицилиндровым дизелем мощностью 70 л. с. перевозил 50 пассажиров.

гателей. Тон, конечно, задавали американцы. Средняя мощность легковых машин США в 1928-м была под 71 л. с., лишь 6,5% заокеанских авто имели четырехцилиндровые моторы, большинство (58%) – «шестерки», остальные – входившие за океаном в моду восьмицилиндровые двигатели. Европейские авто были послабее заокеанских, однако 40–50-сильные модели и здесь считались нормой.

Среди дебютантов 1928-го – средние модели с «шестерками» «Опель-8/10» мощностью 40 л. с., 50-сильные «Вандерер-W11», ФИАТ-521. Французы представили «Гочкисс-АМ80», его трехлитровый мотор в разных модификациях развивал 70–75 л. с. На чехословацком «Вальтере-6В» стоял 65-сильный двигатель объемом 2,9 л.

Немногочисленные еще V-образные моторы показали американцы на обновленном «Кадиллаке серии 341», конечно же – «восьмерки». «Лянча» представила восьмую серию уже знаменитой модели «Лямбда», где мощность двигателя V4 подняли до 69 л. с. В Британии начались продажи «Дэймлера-Дабл Сикс» с бесклапанным, очень тихим мотором V12, развивающим 150 л. с.

Еще один способ поднять мощность – механические компрессоры. В 1928-м у «Альфа-Ромео 6С1750» появилась версия «Супер Спорт». Мотор объемом всего 1,8 л с двумя распредвалами и нагнетателем развивал 100 л. с.

Фирма «Майбах» удивила полуавтоматической коробкой передач. На модели W5SG применили так называемую систему быстрого переключения с вакуумным приводом. Водитель перемещал рычажок под рулевым колесом, управляя воздушными золотниками, а затем переключал передачу нажатием педали сцепления. Коробка «Майбаха» имела всего две ступени, но благодаря мощному 120-сильному мотору с высоким моментом этого вполне хватало огромному тяжелому автомобилю.

Конечно, европейцы в основном ездили на совсем других машинах – компактных, простых, недорогих. Французский «Розенгарт» 1928-го представлял собой очередную вариацию на тему хорошо известного тогда английского 10-сильного «Остина-Севен». Аналогичные «дикси» были очень популярны в Германии. Правда, вскоре у немецких машин появилась другая марка: осенью 1928-го завод в Айзенахе купила мюнхенская фирма БМВ. Более того, в малом классе возникло еще одно новое имя. Известный производитель мотоциклов представил автомобиль ДКВ-Р15 с двухцилиндровым двухтактным мотором мощностью 16,5 л. с. Прямым ценовым конкурентом мотоцикла с коляской был и чехословацкий «Аэро-500». Двухтактный одноцилиндровый мотор развивал всего 10 л. с., однако простая в обслуживании и ремонте дешевая машина пользовалась успехом.

...Через три года в Москве и Нижнем заработают сборочные заводы по производству «фордов» – КИМ и «Гудок Октября», а через четыре – с конвейера нижегородского, огромного, по европейским меркам, предприятия сойдут первые НАЗы, позднее получившие марку ГАЗ. Через двенадцать лет КИМ начнет выпускать в небольших количествах компактные машины, рассчитанные на «частников», но только лишь в конце 40-х для граждан СССР словосочетание «собственный автомобиль» начнет приобретать реальный смысл.

Пока, в 1928-м, в СССР примерно... 270 «частников». А первый номер «За рулем» рассказывает: «Нынешней зимой организовано регулярное автомобильное движение между Вяткой и уездными городами. Уплатив гривенник за каждый километр, вы садитесь в машину. Вы обгоняете ползущие обозы и смотрите, как встречные лошади, пугаясь, рвутся из оглоблей и становятся на дыбы. Приближаясь к деревне, вы видите большую толпу крестьян и слышите возгласы: «Едет! Едет!». Если шофер смилостивится над мужиками и замедлит ход, вы среди гама различите крики восхищения и зависти. За автомобилем гонятся мальчишки, за мальчишками собаки...».

Шел 1928-й... История «За рулем», как и сама история автомобилизации страны, только начиналась... □

СТРАНИЦА ЗА СТРАНИЦЕЙ

АПРЕЛЬ

1928. «Первая механическая бензиновая колонка в СССР».

1931. «Одним из поставщиков автомобилей, единственным по производству многотонных машин, является Ярославский автозавод. В 1932 г. завод должен дать стране 6 тыс. машин, а в 1934 г. уже 20 тыс.».

1959. «Советский малолитражный автомобиль на Выставке достижений народного хозяйства СССР».

1960. «Только в 1-й таксомоторный парк столицы передано около 20 бывших персональных машин».

1969. «Трансконтинентальное ралли «Лондон–Сидней»... стало «событием номер один» в автомобильном мире... На эти соревнования всесоюзное объединение «Автоэкспорт» выставило четыре «Москвича-412».

1978. «Эта машина сочетает качества автомобиля, моторной лодки и транспортера. Поэтому точнее всего ЛуАЗ-967М называть транспортером».

1990. «Пеппи» представляет собой альтернативу мотоколяске СЗД. Что касается производства новой машины, то его в масштабах около 10 тысяч штук в год берется организовать псковское научно-производственное объединение «Гидроимпульс». Разработали конструкцию специалисты Министерства мелиорации и водного хозяйства СССР».

1992. «...дефицит порожден не столько низким качеством изготовления запчастей или самих машин, сколько низким уровнем управленческих решений, которые словно программируют нехватку, перебои».

1995. «В январе на ВАЗе начались испытания удлиненной пятидверной «Нивы» ВАЗ-2123. Производство новой модели намечено на второе полугодие 1995 года».

БУДЕМ ВМЕСТЕ!

Целый год мы с вами листали старые подшивки: вспоминали, как менялись автомобили, дороги, страна. Модели, которые когда-то были новинками, давно стали желанными для коллекционеров старины, молодые читатели уже не знают, что такое дефицит автомобилей, бензина, запчастей...
Год пролетел быстро, сегодня нам – 75. Это не столько наш, сколько ваш праздник – праздник тех, кто выбрал себе в спутники журнал, кому он приносил и приносит радость познания и практическую пользу. Три четверти века – целая эпоха. Изменились не только конструкции и модели, сам журнал преобразился почти до неузнаваемости, но сохранил при этом главное – «За рулем» неизменно молод! Мы и сегодня, вместе с вами, живем автомобилем и всем, что с ним связано. Впереди много нового – и на предприятиях, и на дорогах, и на выставках, и, конечно, в самих машинах. Мы уверены: дружба с журналом и впредь будет приносить вам много интересного и полезного.


1928



1959


1960



1969


1978


1990

ВЕК НЫНЕШНИЙ И ВЕК МИНУВШИЙ

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Сопоставить «вчера и сегодня» хотелось во все времена, и, как правило, к этому толкало желание доказать, что «раньше было лучше»… Платон ругал современную молодежь, Чацкий что-то доказывал Фамусову, да и мы приводим какие-то свои аргументы в защиту «былого». А если попробовать быть объективным, хоть отчасти?

Для очень многих современное исполнение старой песни вызывает чувство раздражения. А все потому, что оценивают его не с позиций «хорошо/плохо», а с других – «правильно/неправильно». А поют теперь, конечно же, «неправильно» – то есть не так, как раньше. А как было раньше?

Добрые старые фильмы типа «Подкидыш» или «Весна» легко погружают нас в атмосферу чистых московских улиц с редкими «победами» и ЗИСами, спокойно разъезжающими по центру города в разгар трудового дня без проблем с парковкой. Что греха таить, именно так мы порой и представляем себе «доброе старое время», особенно когда из новостей вновь слышишь про очередной теракт. И все же не зря циники заявляют, что ностальгия – это всего лишь желание вернуть то, чего мы никогда не имели. А что же мы все-таки имели?



ПОКАТАЕМСЯ ПО ПРОШЛОМУ?

Поехали! А если еще в то время, да с нынешней зарплатой – ух! Садимся в машину…

Ага – вот и первый нюанс: где взять автомобиль? Даже классический Адам Козлевич не дождался обещанного подарка от великого комбинатора – тот не мог купить машину в магазине! Был, правда, недолгий период в нашей послевоенной истории, когда любой желающий мог спокойно приобрести фантастический ЗИМ «всего лишь» за 40 тысяч «рэ» – «Победа» стоила тогда во много раз меньше. Однако зарплата была, скажем так, не ахти, а обладатели теневых капиталов в те времена предпочитали не высовываться. В результате ЗИМы также покинули прилавок, бросая «победы», «москвичи», «запорожцы» и «жигули» на многолетний произвол так называемой предварительной записи. Исполкомы, министерства и, конечно же, многочисленные ходатайства на высочайшее имя… Так, мол, и так – просим в порядке исключения и ввиду особых заслуг разрешить товарищу Пупкину приобрести в текущем квартале автомобиль ВАЗ-2103. А самые заслуженные из заслуженных сражались за право оказаться в министерском списке на «Волгу»…

Марка автомобиля тогда определяла статус владельца куда понятнее, нежели сейчас, – между обладателями ГАЗ-24 и ВАЗ-2101 была такая же социальная пропасть, как между генеральным секретарем и рядовым членом. Кстати, существовал один верный способ приобрести любой автомобиль – по возвращении из «выгодной» загранкомандировки солидно зайти в магазин «Березка» и расплатиться за покупочку сертификатами. Были в нашей истории такие хитрые деньги…

А как же подержанные автомобили? Да ради бога, только запаситесь деньгами – та же «Волга» легко уходила в «Грузинскую Демократическую Республику» по



«Дорогая, наша очередь на «Победу» подойдет уже через год!».



Мест в этой гостинице, скорее всего, нет…

Автотуризм тех лет – незабываемая экзотика и… полная автономность.

пятикратной стоимости... И даже вдрызг разбитые машины быстро обретали новых хозяев.

Впрочем, ладно – правдами и неправдами, но машину мы купили: едем! А вот это действительно здорово – тут старое кино не врет. Лет тридцать назад нынешние пробки могли привидеться только в триллере, но такого не показывали даже на кинофестивалях. Спокойно выезжаем за город, набираем скорость, легко обгоняем редких попутчиков – красота! Сейчас зальем бензинчику по смешной цене...

Это еще что? Какие талоны? Да, топливо на этой колонке – только по талонам. А талоны надо было купить заранее – например, в хозмаге, который вы проехали пару часов назад. Нет, можно, конечно, и за наличные – это на следующей бензозаправке, в пятидесяти километрах отсюда. Не доедете – ваши проблемы...

Доедем, конечно. Водитель ЗИЛа подозрительно долго возится с машиной – похоже, у него избыток талонов и низкая зарплата. Подставляем канистру, делаем маленький бизнес и уже через пять минут едем дальше. Чистый воздух, свободное шоссе – захотелось перекусить. Сейчас, куда-нибудь заедем... А где же кафе, шашлычные, ресторанчики, бистро?

Да, с этим проблемы. Ресторан мы, конечно, отыскали, но нам там не рады: как говорится, «местов нет». Ладно, находим булочную, покупаем батон хлеба и, жуя на ходу, мчимся дальше. А, черт, температура поползла – выруливаем на обочину и извлекаем из-под капота обрывки приводного ремня...

Это уже катастрофа. Поехать за город с пустым багажником – без ремней, бегунков, шлангов, лампочек, камер, масла и «тормозухи» – это, знаете ли, недальновидно. Более того, даже буксирного троса с собой нет. Звонить некуда и неоткуда,





«Москвич» – предел мечтаний среднего советского дачника.

Интересно, как бы эту машину восприняли тогда?

А слабо сфотографировать пустое шоссе сегодня?

ситуация с сервисами еще хуже, чем с питанием, ближайший магазин запчастей километрах в двухстах от нас – впрочем, он уже все равно закрыт. Да и кто сказал, что там продается наш ремень? Такие вещи покупаются не думая – про запас. Что ж, униженно выходим на дорогу и протягиваем руку – спасайте, ребята...

А вот это мы безвозвратно потеряли – на наш зов тормозят все! Наши предки еще не знакомы с грабежами на дорогах и «несчастными» иностранцами, промышляющими на фоне поднятых капотов. Шоферюга на КрАЗе готов дотащить нас до райцентра – там есть МТС (машинно-тракторная станция, конечно), может быть, помогут. Водитель «волжанки» перетряхивает собственный багажник – нет, ремня у него нет, но вот вам моток хорошей веревки, режьте времянку. И, наконец, благодетель – запасливый отец семейства вытаскивает из закромов нужную запчасть – у него их аж три!

В суете не заметили, как стемнело – пора подумать о ночлеге. Впрочем, что о нем думать – вариантов у нас немного. В гостиницу можно даже не соваться, да и где она тут, когда «назад пятьсот, пятьсот вперед»? Заезжаем на площадку для отдыха, пристраиваемся за дальнобойщиками, раскладываем сиденья. Интересно, правду ли пишут, что в новейших «жигулях» у передних кресел высокие спинки, которые нельзя разложить вровень с задним сиденьем? О чем они там думают, разработчики наши...

НУ И КАК?

Конечно, перебирать «за» и «против» можно долго. Была смешная страховка в виде доброй бабушки, не отличающей «Москвича» от «Студебекера» – платишь примерно 40 руб. и получаешь полис, обещающий тебе компенсацию на сумму 3000... (примерно столько стоил когда-то новенький кузов «Жигулей»). Выбить из Госстраха деньги было ой как нелегко, но реально. Еще был жуткий автосервис – с годовыми ожиданиями, без запчастей и с блатными очередями «через заднее крыльцо». Чтобы без проблем отремонтировать машину, хитрецы порой ездили километров за 300–400, где с полным основанием выдавали себя за транзитников, которые пользовались правом внеочередного обслуживания. Были не менее дрянные магазины с унизительной записью на покрышки и аккумуляторы – счастливчикам делали отметку в техпаспорте. Но была и вера – в то, что «седьмая» модель будет еще лучше, чем «пятая», что новый «Москвич» с передним приводом – это просто «супер» и что электронное зажигание из последнего радиотехнического журнала действительно изменит поведение двигателя до неузнаваемости...

Россию кто-то правильно назвал страной с непредсказуемым прошлым. Но наше настоящее – это то самое «старое доброе время», о котором, возможно, так часто будет слышать следующее поколение. Мы любим вспоминать, как сидели у камина, но упорно забываем, как пилили для него дрова.

А кто не помнит своего прошлого, обречен пережить его снова... □



ПОМНЮ, НО ЗАБЫЛ

АЛЕКСАНДР БУДКИН, МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Весна – прекрасная пора не только для открытия дачного сезона. Поэты настаивают, что весна – это еще и пора любви, а, скажем, соседи по гаражу считают, что это лучшее время для обновления «антикора». Если по каким-либо причинам вам недосуг заниматься ни тем, ни другим, можете расслабиться и еще раз проверить свою эрудицию (или сообразительность).

1 Можно ли по надписям на канистре моторного (трансмиссионного) масла определить его пригодность для конкретного автомобиля отечественного производства?

А. Да
Б. Нет
В. Не всегда
Г. Иногда

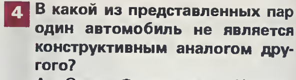
2 Два рейсовых автобуса одновременно выехали навстречу друг другу соответственно из Москвы и Санкт-Петербурга. Первый отстает от своего графика на 30 минут, второй – на 1 час 30 минут. Какой из них будет находиться дальше от Москвы в момент их встречи? (Вращением Земли пренебрегаем.)

А. Московский
Б. Питерский
В. Оба одинаково
Г. Дальше от Москвы будет тот, чья скорость на маршруте выше

3 Известные типы дифференциалов повышенного трения были названы:

А. «Торсен» – по фамилии изобретателя
Б. «Квайф» – аббревиатура от немецкого «различающий сопротивление»
В. «Торсен» – аббревиатура от английского «чувствительный к крутящему моменту»
Г. «Квайф» и «Торсен» – по фамилиям инженеров-изобретателей





4 В какой из представленных пар один автомобиль не является конструктивным аналогом другого?

А. «Опель-Фронтера» и «Исудзу-Родео»
Б. «Опель-Монтерей» и «Исудзу-Трупер»
В. «Шевроле-Люмина» и «Понтиак-Транс Спорт»
Г. «Шевроле-Сельта» и «Понтиак-Файрберд»

5 Как правильно пишется марка «Хёндэ»?

А. Hyundai
Б. Huyndai
В. Huinday
Г. Hyinday

6 В этом городе в 1985 году выпускались КамАЗы...

А. Андропов
Б. Брежнев
В. Набережные Челны
Г. Жодино

7 В каком номере журнала «За рулем» впервые опубликовал на обложке фото автомобиля ВАЗ-2123?

А. № 6, 1998 г.
Б. № 1, 2001 г.
В. № 6, 2002 г.
Г. № 1, 2003 г.

8 Что такое механизм Скотта–Рассела?

А. Тип приводного нагнетателя (компрессора), используемого в двигателях с наддувом низкого давления
Б. Система тяг, воспринимающих боковые силы в задней подвеске автомобилей; аналог тяги «Панара»
В. Тип полунезависимой задней подвески, обеспечивающей эффект подруливания; используется только на машинах с передней подвеской типа «Мак-Ферсон»
Г. Тип задней подвески, которая может использоваться совместно с любым типом передней подвески

9 Какие легковые автомобили представительского класса выпускались в Ленинграде в 30-х годах прошлого века?

А. С1
Б. М1
В. Л1
Г. К1

10 Где неправильно указаны возможные схемы работы трансмиссии автомобиля?

А. Постоянный полный привод с возможностью блокировки межосевого дифференциала на «Ниве»

Б. Постоянный задний или полный привод с возможностью блокировки межосевого дифференциала на «Сузуки-Витара»

В. Постоянный задний привод с возможностью жесткого подключения переднего на «КИА-Спортидж»

Г. Постоянный передний привод с гидромуфтой, передающей момент на задние колеса при пробуксовке передних на «Хонде CR-V»

11 Где всегда применяются «запальные свечи»?

А. В дизелях с пленочным смесеобразованием

Б. В двигателях с системой зажигания

В. В автомобилях с бензиновыми двигателями

Г. В газодизелях с электронной системой зажигания



12 Как называлась модификация «Победы», выпускавшаяся в одной из соцстран?

А. «Прага»

Б. «София»

В. «Белград»

Г. «Варшава»

13 С какой минимальной скоростью теоретически возможно добраться до Луны?

А. Со скоростью черепахи

Б. Со скоростью баллистической ракеты

В. Со второй космической скоростью

Г. С первой космической скоростью

14 Что обозначает аббревиатура ACEA А3-98, В3-98?

А. Группу качества трансмиссионного масла по европейской классификации

Б. Точное название норм токсичности для автомобилей с бензиновыми двигателями и дизелями, дополненных в 1998 году, больше известных как Евро II

В. Группу качества моторного масла по европейской классификации

Г. Соответствие масла требованиям Министерства обороны США, введенным с 1998 года; масло пригодно в том числе для любой колесной техники (и грузовиков), принятой на вооружение в странах НАТО.

Ответы на с. 183.



На ВАЗе:

НИКОЛАЙ МУРАВЬЕВ – отдел доводки топливной аппаратуры и токсичности (1);
АЛЕКСАНДР СОРОКИН, СЕРГЕЙ ПЕРФИЛОВ – отдел функциональных испытаний (2, 3, 4);
ВЯЧЕСЛАВ ВЛАСОВ, ВЛАДИМИР ХРОМОВ – отдел доводки трансмиссии (5, 6).



1. К каким последствиям может привести нарушение полярности при подключении электробензонасоса с ЭСУД «Январь-5.1»?

Такое подключение невозможно – конструкция разъема не допустит, разве что в колодке перепутаны провода. Но даже при этом ничего «криминального» не произойдет – просто насос не будет подавать топливо.

2. Какой современный контроллер можно применить вместо «Января-4»?

Контроллер «Январь-4» никакими современными контроллерами заменить нельзя.

3. Будет ли бортовой маршрутный компьютер, предназначенный для работы в режиме диагностики с контроллером «Январь-4», выдавать коды неисправностей ЭСУД с контроллером GM?

Да, бортовой компьютер, совместимый с контроллером «Январь-4», будет работать и с контроллером GM.

4. На ВАЗ-21102 обнаружил контроллер производства НПО ИТЭЛМА VS3763-03...

Это аналог контроллера «Январь-5.1».

5. Можно ли отключить один из ведущих мостов «Нивы» ВАЗ-21213, сняв задний или передний карданный вал? Думаю, это сделает машину экономичнее.

В трансмиссии «Нивы» использован ряд серийных узлов и деталей от «Жигулей». В частности, задний мост и редуктор переднего – от легкового ВАЗ-2101...2106. Но полная масса модели 21213 (1600 кг) заметно больше, чем самых тяжелых «Жигулей» – 2106 (1450 кг). К тому же общее передаточное число трансмиссии с учетом передаточного числа раздаточной коробки 1,2 еще на 20% больше! На столько же увеличивается и крутящий момент, который передается на редуктор и полуоси. Разделение момента между двумя осями с помощью межосевого дифференциала позволяет существенно снизить нагрузки на эти узлы и детали. Поэтому эксплуатация «Нивы» в «моноприводном» варианте приводит к интенсивному износу и быстрому выходу из строя деталей трансмиссии – от шарниров оставшегося карданного вала до полуосей, включая главную пару и дифференциал, а расход топлива на скользких дорогах из-за пробуксовки колес может стать даже больше.

Еще одна проблема водителя «Нивы» в заднеприводном варианте – сложности с управляемостью. С короткой базой (2200 мм) автомобиль становится очень вертлявым.

Отсоединение одного из карданов допустимо только при аварийном разрушении крестовин, скажем, чтобы добраться до гаража или ближайшей СТО. Автомобиль сможет двигаться лишь при заблокированном межосевом дифференциале. Ехать следует с особой осторожностью и нельзя пользоваться пониженной передачей в раздаточной коробке – это почти вдвое увеличит нагрузки на и так уже перегруженную трансмиссию.

6. Подскажите, как отличить корзину сцепления «классики» и «Самары».

Хорошо заметных особенностей две. Во-первых, нажимной диск сцепления «классики» отличается наличием упорного фланца (для выжимного подшипника) в центре диска – в том месте, где сходятся лепестки диафрагменной пружины, а, во-вторых, наружный диаметр чугунного диска «классической» (и «нивовской») корзины составляет 200 мм, в то время как у детали для «Самары» – 190 мм.

Более подробное описание деталей сцепления приведено в ЗР, 1999, № 3.



На ГАЗе:

АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН – начальник информационно-аналитического отдела УКЭР (1, 2);
АЛЕКСАНДР ПУТОВ – ведущий инженер-конструктор КБ автомобилей средней грузоподъемности (3, 4).



1. Запасное колесо занимает немало места в багажнике. Почему завод не комплектует машину «докаткой»? Узкая, она легко разместилась бы вертикально сбоку.

Вы правы, но сегодня большинство потребителей предпочитают полноценное колесо. Тем не менее этот вариант рассматривается в перспективе – для новой техники.

2. Из автомобильной прессы можно узнать значения коэффициентов аэродинамического сопротивления C_x для различных моделей. Мне, как студенту, хотелось бы получить данные об автомобилях «Волга» ГАЗ-21, 24, 3102, 31029, 3110 и их модификациях-универсалах.

Автомобили ГАЗ не проходили испытания в аэродинамических трубах для определения C_x, поэтому назовем лишь его ориентировочные значения, полученные при совместных исследованиях с НАМИ (по методике института) на реальных автомобилях: ГАЗ-24 – 0,41; ГАЗ-3102 – 0,39; ГАЗ-3105 – 0,35.

3. Хочу переоборудовать грузопассажирскую «Газель» ГАЗ-2705 на сжиженный газ. Где лучше установить баллон и каковы его размеры, допускаемые заводом? Какое оборудование сертифицировано заводом?

В соответствии с требованиями ОСТ 37.001.653-99 газовые баллоны можно устанавливать как на раму, так и в грузовом отсеке. В настоящее время ОАО «ГАЗ» не выпускает и не сертифицирует газобаллонные автомобили, поэтому советуем обращаться в специализированные фирмы. Там вам порекомендуют аппаратуру, установят ее и оформят необходимые документы.

4. У двигателя ЗМЗ-406 лопнул хвостовик якоря стартера, на котором установлен бендикс. За 30 лет работы такое встречаю впервые. Можете объяснить, в чем дело?

Нам знаком данный дефект – он действительно встречается крайне редко. Скорее всего, к вам попал вал стартера низкого качества – как результат неправильной термообработки.



На «ИЖМАШ-АВТО»:

АЛЕКСАНДР МИЛЛЕР – главный конструктор ДОАО «ИЖМАШ-АВТО»

Почему на «Оде» в сравнении с «Жигулями» велики рабочий ход педали тормоза и усилие на ней? Вакуумный усилитель исправен.

Рабочий ход педали тормоза зависит от многих факторов: диаметра и конструктивного хода поршня главного тормозного цилиндра (ГТЦ) и цилиндров исполнительных механизмов, параметров вакуумного усилителя, податливости тормозных трубок, упругости тормозных шлангов. А на ощущениях сказывается еще и жесткость кронштейна тормозной педали, даже жесткость щита передка кузова. Конструктивно ГТЦ и тормозные цилиндры задних колес автомобилей ИЖ восходят к семейству «Москвич-412», а тормозные механизмы передних колес близки по конструкции к соответствующим узлам автомобилей ВАЗ-2108.

Ход педали и усилие на ней различно у разных марок автомобилей. Для ИЖ-2126 рабочий ход не превышает 100 мм, причем усилие на педали 300 Н (30 кгс) обеспечивает замедление до 8 м/с^2. Тормозная система автомобиля непрерывно совершенствуется и в основном это направлено на унификацию с соответствующими элементами вазовской «десятки». Сейчас на автомобиль устанавливают более совершенные тормозные шланги и усиленный кронштейн педального узла. Испытываем измененные главный тормозной цилиндр и вакуумный усилитель. В стадии проектирования передние вентилируемые тормозные диски увеличенного диаметра.

Заводские испытания подтверждают: исправная тормозная система обеспечивает нашим автомобилям тормозные свойства в соответствии с действующим стандартом. Конечно, при условии, что выполняются требования инструкции. Так, через каждые 30 тыс. км следует менять тормозную жидкость («Нева», «Томь») и следить за настройкой регулятора давления в гидроприводе задних тормозов.

ПОМНЮ, НО ЗАБЫЛ

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ ТЕСТА (с. 180)

А теперь, как всегда, правильные ответы и наши комментарии. Надеемся, они во многом совпадут с вашими.

В ответе на первый вопрос два балла получит тот, кто выбрал вариант А. Согласитесь, даже элементарная логика подсказывает, что информации на канистре должно быть достаточно. Выбравшим ответ «не всегда» (вариант В), так и быть, поставим один балл за осторожность.

Второй вопрос, как вы, наверное, догадались, в основном для тех, у кого на календаре – первое апреля. Два балла за ответ В. Было бы странно, если бы два расположенных в одной точке автобуса, находились откуда бы то ни было на разном расстоянии, хоть от Парижа.

Третий вопрос. Два балла за ответ В. Торсен – аббревиатура, а Квайф – фамилия.

Четвертый. Два балла за ответ Г. «Файрберд» будет побольше «Сельты».

Пятый. Правильный ответ А, два балла. За ответ Б, так и быть, один утешительный (ну о-очень похоже).

Шестой вопрос. Два балла за ответ Б, один, утешительный, за ответ В. А секрет в том, что с 1982 по 1988 год сегодняшние Набережные Челны назывались Брежнев.

Седьмой. Два балла за ответ А, по одному – за ответы Б и Г, поскольку на обложках этих номеров тоже были «двадцать третьи».

Восьмой. Два балла за ответ Б. По одному за В или Г – тем, кто знает, что механизм Скотта–Рассела находится где-то сзади и имеет отношение к подвеске, а не к двигателю.

Девятый вопрос. Два балла за ответ В. Ленинградский завод «Красный Путиловец», он же с 1934 года – Кировский завод, выпустил в 1932–1934 гг. партию «советских бюиков», получивших наименование Л1.

Десятый. Два балла за вариант Б. Утешительных не дадим. У «Витары» передний мост подключается жестко.

Одиннадцатый. Два балла за самый точный и полный ответ Б. Один балл – за ответ В.

Двенадцатый. Два балла за ответ Г. В 1951 году варшавская Fabryka Samochodow Osobowych (FSO) освоила по советской лицензии выпуск автомобилей «Варшава». Кстати, за 23 года выпуска поляки изготовили 253 тысячи таких машин.

Тринадцатый. Кто хорошо учился в школе, помнит, наверное, что-то про покидание орбиты Земли со второй космической скоростью. Получите один балл за хорошую память и не более того, поскольку ответ неверный. Вторая космическая нужна для экономии топлива. Если же лететь с дозаправкой, можно когда-нибудь добраться до места и со скоростью черепахи. Пример? Каскадер, перепрыгивая через пропасть, обязательно разгоняется, иначе горе ему. Но бабочка, не знающая законов физики, пролетает по тому же маршруту медленно и в пропасть не падает. Таким образом, два балла стоит ответ А.

Четырнадцатый вопрос и, кажется, последний. Про аббревиатуру АСЕА. Правильный ответ В. За него два балла. За остальные – ничего.

А ТЕПЕРЬ СЛОЖИТЕ И...

Максимально возможный балл – 28, но, надеемся, вы столько не набрали. Иначе зачем выписывать «За рулем», если и так все знаешь.

Попадание в диапазон «22 и выше» считаем оценкой отлично, 11–21 – хорошо, 8–10 – удовлетворительно, 4–7 – плохо, ну а меньше, кажется, набрать трудно. По крайней мере, мы на это надеемся.

ПРАВИЛЬНЫЕ ОТВЕТЫ

№ вопроса	А	Б	В	Г
1	2	0	1	0
2	0	0	2	0
3	0	0	2	0
4	0	0	0	2
5	2	1	0	0
6	0	2	1	0
7	2	1	0	1
8	0	2	1	1
9	0	0	2	0
10	0	2	0	0
11	0	2	1	0
12	0	0	0	2
13	2	0	1	0
14	0	0	2	0



НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ

Разъясните: разворот на многополосной дороге через двойную сплошную линию – это нарушение части 3 статьи 12.15 (выезд на сторону проезжей части, предназначенную для встречного движения) или статьи 12.16 (несоблюдение требований разметки)?

Согласно приложению 2 к Правилам дорожного движения, двойная сплошная линия (разметка 1.3) используется для разделения транспортных потоков противоположных направлений на дорогах, имеющих не менее четырех полос движения. В этом случае пункт 9.2 ПДД запрещает водителям выезжать на ту сторону проезжей части дороги, которая предназначена для встречного движения. Следовательно, разворот в этой ситуации, связанный с пересечением линии разметки 1.3, будет квалифицирован по части 3 статьи 12.15 КоАП РФ (наказывается штрафом в размере от 3 до 5 МРОТ или лишением права управления транспортными средствами на срок от двух до четырех месяцев).

Могут ли отказать в выдаче талона техосмотра, если некоторые лекарства в аптечке просрочены?

Да, могут. В соответствии с Правилами проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России, утвержденными приказом МВД России от 15 марта 1999 г. № 190, техосмотр включает и проверку соответствия технического состояния и оборудования транспортных средств требованиям нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения. При этом ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки» обязывает комплектовать медицинскую аптечку препаратами, пригодными для использования.

На посту меня остановил сотрудник ДПС и, проверив документы, потребовал отвезти в районную больницу. Как заявил, для опроса участника ДТП. Имел ли я право отказаться?

Да, имели. Водитель обязан предоставлять транспортное средство сотруднику милиции в случаях, установленных Законом Российской Федерации «О милиции» (пункт 28 статьи 11) и пунктом 2.3.3 ПДД. Случай, о котором вы сообщаете, этими правовыми актами не предусмотрен.

У меня «права» категорий «В» и «С», имею бортовую «Газель» ГАЗ-3302 (категории «В»). Иногда родственники просят отбуксировать на рынок прицеп «Тонар» (торговая палатка). Как-то меня остановили на посту ДПС и сказали, что для этого необходимо получить категорию «Е». Так ли это? Если да, то смогу ли я, открыв категорию «Е», управлять автомобилем категории «С» с аналогичным прицепом?

В соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396, водители, имеющие право на управление транспортными средствами категорий «В», «С» или «D», могут управлять ими также с прицепами, разрешенная максимальная масса которых не превышает 750 кг. Последняя у прицепов семейства «Тонар» составляет, как правило, не менее 900 кг, поэтому для получения права буксировать такой прицеп необходимо получить разрешающую отметку в графе «Е» водительского удостоверения. Следовательно, необходимо пройти соответствующую подготовку и сдать практический экзамен в подразделении ГИБДД. При этом, если вы сдадите экзамен на составе транспортных средств, где тягач – автомобиль категории «В» («С»), то получите право управлять только аналогичным автопоездом. В этом случае, помимо разрешающей отметки в графе «Е», в графе «Особые отметки» будет сделана запись «Е» к «В» («Е» к «С»).

Имеет ли право сотрудник ГИБДД принять решение об административном наказании в виде штрафа за нарушение ПДД, если КоАП предусматривает в том числе и лишение права управления?

Право рассматривать дела об административных правонарушениях, предусмотренных статьями, где установлены наказания в виде штрафа или лишения права управления, предоставлено сотрудникам Госавтоинспекции частью 2 статьи 23.3 КоАП РФ. При этом они могут назначать наказание только в виде штрафа. Лишение права управления отнесено к исключительной компетенции судей (статья 23.1 кодекса).

Я обратился в МРЭО ГИБДД для замены водительского удостоверения. Мне сказали, что я должен представить справку из поликлиники по месту жительства, поскольку моя выдана в другом регионе. Значит, опять придется платить деньги?

Сотрудники МРЭО не имели права требовать новую справку. Инструкция о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях ГИБДД МВД России, утвержденная приказом МВД России от 20 июля 2000 г. № 782 (зарегистрирована в Минюсте России 11.08.2000 г., регистрационный № 2349), предписывает в таких случаях сотрудникам Госавтоинспекции направлять для подтверждения выдачи справки запрос в организацию, которая ее выдала, либо в соответствующее подразделение ГИБДД. При этом водительское удостоверение заменят, когда получат положительный ответ.

Через два месяца мне исполнится 18 лет. Могу ли я уже сейчас начать обучение в автошколе, чтобы по достижении 18-летнего возраста сдать экзамены в ГИБДД?

Да, можете. Правила дорожного движения требуют, чтобы обучаемому вождению на автомобиле было не менее 16 лет, а на мотоцикле – не менее 14 лет. Другие нормативные правовые акты не предусматривают иных возрастных ограничений для обучения, если речь идет о получении права на управление транспортными средствами категорий «А», «В» и «С».

Вправе ли сотрудники ГИБДД требовать ежегодно продлевать разрешение на оборудование уборочной техники проблесковыми маячками желтого или оранжевого цветов, с которыми она поставляется заводами-изготовителями?

Да, вправе. В соответствии с Инструкцией о порядке выдачи разрешений на установку специальных сигналов на транспортные средства (утверждена приказом МВД России от 10 марта 2000 г. № 258, зарегистрирована в Минюсте России 23.03.2000 г., регистрационный № 2164) срок действия разрешения на установку спецсигналов, в том числе желтого или оранжевого цветов, не может превышать одного календарного года.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ: **ДМИТРИЙ МИТРОШИН.** ИЛЛЮСТРАЦИИ: **СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ**



I. Кто из участников движения нарушает Правила, продолжая движение в указанном направлении?

1 – мотоциклист и водитель трамвая
2 – только водитель трамвая
3 – водитель легкового автомобиля и трамвая
4 – никто



II. Кто из водителей должен уступить дорогу?

5 – водитель такси
6 – водитель троллейбуса



III. Водитель грузового автомобиля с разрешенной максимальной массой 3,2 т:

7 – может продолжить движение со скоростью не более 70 км/ч
8 – может продолжить движение со скоростью не более 90 км/ч
9 – должен снизить скорость
10 – должен остановиться и продолжить движение после разрешения сотрудника ДПС



IV. В какой последовательности участники движения покинут перекресток?

11 – легковой автомобиль, трактор, велосипедист
12 – трактор, велосипедист, легковой автомобиль
13 – велосипедист, трактор, легковой автомобиль



V. Нарушает ли ПДД водитель пикапа, обгоняя мотоцикл, движущийся со скоростью 60 км/ч?

14 – да
15 – нет



VI. Водитель грузового автомобиля поворачивает, не предоставляя приоритета автомобилю ДПС, не подающему специальный звуковой сигнал. Не противоречат ли его действия Правилам?

16 – противоречат
17 – не противоречат



VII. У грузового автомобиля во время дождя отказал стеклоочиститель. Выполнил ли водитель в данной ситуации все требования Правил дорожного движения, прекратив движение и включив аварийную сигнализацию?

18 – да
19 – нет

VIII. Нарушают ли Правила водители?

20 – да, все водители
21 – да, только водитель микроавтобуса
22 – да, водители микроавтобуса и легкового автомобиля
23 – нет

Ответы на с. 281

КАК ПРОЕХАТЬ В КАЗАХСТАН?

АЛЕКСАНДР ИВАНОВ



НУЖНА ЛИ ВЪЕЗДНАЯ ВИЗА?

Граждане России въезжают в Казахстан без визы по внутреннему или заграничному паспорту. Главное, чтобы документ не был просрочен.

НА ЧТО «ДАЕТ ДОБРО» ТАМОЖНЯ?

В Казахстан можно беспошлинно ввозить товары, не предназначенные для производственной и коммерческой деятельности, при условии, что их общий вес не превышает 50 кг на человека, а общая стоимость – 1000 долларов США.

Для некоторых товаров существуют отдельные ограничения:

– черная и красная икра – до 1 кг (та же норма и при вывозе);

– пиво – до 5 л;

– вино, водка и т. п. – до 2 л;

– сигареты – до 1000 штук;

– бензин (кроме того, что в баке автомобиля) – до 100 л;

– дизтопливо – до 150 л.

Ввозить иностранную валюту, в том числе рубли, можно в неограниченном количестве, но вывозить не более того, что ввез. Отсюда следует, что при въезде наличную валюту необходимо задекларировать на таможне и второй экземпляр оформленной декларации сохранить до выезда из страны.

ЧЕМ ОТЛИЧАЮТСЯ МЕСТНЫЕ ПДД ОТ РОССИЙСКИХ?

Практически ничем, многие пункты совпадают дословно. Но, внимание: в перечне документов, которые обязан иметь при себе водитель, уже давно присутствует полис страхования автогражданской ответственности, действующий на территории Казахстана. Приобрести его можно прямо на границе.

КАКОВЫ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ШТРАФЫ?

Для начала укажем, что казахстанский тенге стоит примерно 20 коп., или один рубль равен пяти тенге.

Излюбленное российское нарушение ПДД – слишком быстрая езда – оценивается в 872–1744 тенге при превышении скорости на 20–40 км/ч. В том же диапазоне штрафы за множество других нарушений: несоблюдение требований дорожных знаков и разметки, сигналов светофора и регулировщика, правил проезда пешеходных переходов и т. п. Кстати, ГАИ бдительно следит здесь, чтобы водители пропускали пешеходов на нерегулируемых «зебрах».

Вождение в состоянии опьянения под запретом и «тянет» на 8720–13 080 тенге, а при таких последствиях, как повреждение транспортных средств, причинение легкого вреда здоровью или просто создание аварийной обстановки, – до 17 480 тенге.

Инспектор ГАИ может изъять водительские права (в том числе у иностранца) в трех случаях:

– за управление в нетрезвом состоянии;

– за нарушение правил проезда железнодорожных переездов;

– при совершении ДТП.

ПО КАКИМ ДОРОГАМ ЕДЕТ БОЛЬШИНСТВО РОССИЯН?

Из западной части России в Новосибирск, на Алтай и далее – по дороге М38 Омск–Павлодар.

В центр и на юг Казахстана, а также транзитом в Среднюю Азию по дороге М32 Самара–Актюбинск–Кзыл-Орда–Шымкент (Чимкент) и по М36 Челябинск–Кустанай–Астана–Караганда–Балхаш–Алматы (Алма-Ата). Первая трасса, по отзывам водителей, качеством не блещет, вторая – чуть более щадит ходовую часть автомобиля.

Качество автодорог вообще больное место Казахстана. Поездив там, россияне начинают ценить родимые шоссе... Справедливости ради отметим, что в 2002 году на строительство и реконструкцию казахстанских дорог была выделена из госбюджета крупная сумма; к 2005 году правительство планирует «привести в соответствие» основные транзитные трассы.

КАКИЕ НАЗВАНИЯ ИЗМЕНИЛИСЬ НА КАРТЕ?

Бывший Целиноград (он же Акмола) несколько лет назад стал столицей республики и называется Астана. Джамбул теперь именуется Тараз. Прикаспийские Шевченко и Гурьев ныне соответственно Актау и Атырау, а бывший Панфилов близ китайской границы – Жаркент.

КАКИЕ АДРЕСА И ТЕЛЕФОНЫ МОГУТ ПРИГОДИТЬСЯ?

Посольство РФ: г. Алматы, ул. Джандосова, 4. Тел. (3272) 74-71-05; (3272) 74-52-64 (консульский отдел).

Отделение посольства в г. Астана: (3172) 32-69-85.

Генеральное консульство в г. Уральск (почти у границы с Саратовской и Оренбургской областями): (31122) 7-27-87.

ЧТО СОВЕТУЮТ БЫВАЛЫЕ

Не берите с собой сотовый телефон или, по крайней мере, не держите его на виду. Известно немало случаев, когда казахстанские таможенники запрещали его ввоз. На каком основании – непонятно...

Если вы дорожите своим двигателем, заправляйтесь там, где выдают кассовые чеки, а не из бензовоза на обочине. Даже на главных дорогах надо иметь в резерве одну-две канистры с нормальным горючим. А еще запас питьевой воды: в Казахстане она дефицит.

Наш автор Тимур Даулетбаков (ЗР, 1999, № 6) повторяет свой совет захватить пару запасных камер – пункты шиномонтажа здесь все еще большая редкость.

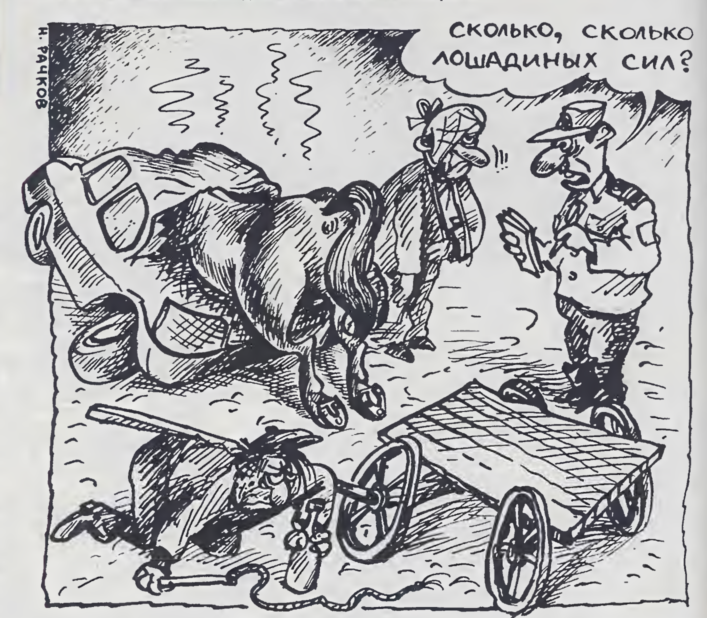
Чтобы скрасить многодневную езду по бескрайним степным просторам, возьмите побольше аудиокассет (или компакт-дисков). Здесь вам не Европа: радиоприемник, в основном, молчит...

Благодарим за предоставленную официальную информацию ДКС МИД России и консула Республики Казахстан на Украине Ерлана Абишева.



ДЕЛО О МЕРТВОЙ КОБЫЛЕ

СЕРГЕЙ ВОЛГИН, ЗАВЕДУЮЩИЙ ОТДЕЛОМ ПРАВОВОЙ ИНФОРМАЦИИ ЗР



Зимним вечером на своей новенькой «Нексии» Валерий С. возвращался в Москву из Рязани. Мимо за окнами проплывали деревни, в салоне тихо играла музыка. Вдруг неожиданно в свете фар мелькнула тень: «Только бы не человек!» Нога что было силы нажала на педаль тормоза. Через долю секунды машина словно въехала в стену: что-то большое обрушилось на ее крышу, посыпались осколки ветрового стекла…

Когда Валерий выбрался из остатков того, что еще недавно было совсем новым автомобилем, он увидел, что сбил лошадь, запряженную в гужевую повозку. Неподалеку пытался встать на ноги погонщик, упавший с телеги. Это ему не удавалось – он был мертвецки пьян. Прибывшие на место инспекторы ГАИ отвезли водителей (в соответствии с ПДД погонщик гужевой повозки также является водителем) на медосвидетельствование, где этот факт подтвердили. Как выяснилось при разборе происшествия в ГИБДД, гужевая повозка вне перекрестка поворачивала налево и не пропустила двигавшийся прямо навстречу автомобиль Валерия. Решение ГИБДД было очевидным – виновен водитель гужевой повозки П., нарушивший пункт 8.8 Правил и, кроме того, находившийся в состоянии опьянения (пункт 2.7). Руководство совхоза, где работал возница, попыталось обжаловать решение ГАИ в прокуратуре, но безуспешно.

Валерий обратился в местный районный суд, а совхоз при рассмотрении дела выдвинул встречный иск о компенсации убытков, вызванных гибелью лошади. Мотивировка – С. в соответствии со статьей 1079 Гражданского кодекса РФ является владельцем источника повышенной опасности – автомобиля и несет ответственность независимо от своей вины. Вот только адвокат совхоза забыл, что гужевая повозка тоже транспортное средство (это закреплено в пункте 1.2 Правил дорожного движения) и тоже относится к источникам повышенной опасности! Именно на этом основании суд, расценив это дорожно-транспортное происшествие как «взаимодействие источников повышенной опасности» и установив вину водителя повозки, вынес решение о взыскании с совхоза расходов на ремонт автомобиля в сумме более 100 тысяч рублей. Во встречном иске было отказано.

В ГИБЕЛИ ЛОШАДИ ПРОШУ ВИНИТЬ…

Естественно, такое решение суда совхоз не устраивало, и оно было обжаловано в кассационном порядке в областном суде. И вот определением кассационной инстанции решение райсуда отменено, а дело направлено на новое рассмотрение – в тот же суд. Причина? При рассмотрении дела судом «неверно истолкованы нормы материального права». В данном случае имелось в виду, что неправомерно признавать гужевую повозку источником повышенной опасности. В областном суде считают, что таковыми могут быть только механические транспортные средства! Несмотря на то, что закон прямо определяет понятие источника повышенной опасности и что Верховный Суд РФ (постановление № 3 от 28.04.1994) однозначно разъяснил: транспортные средства (любые) являются источником повышенной опасности. Как бы то ни было, решение отменили. Тогда Валерий обратился за помощью в редакцию.

Дело оказалось совсем не простым. При том, что сам «водитель кобылы» своей вины не отрицал, автотехническая экспертиза при первоначальном рассмотрении дала заключение: если бы водитель «Нексии» двигался со скоростью 60 км/ч (дело происходило в населенном пункте), «он имел бы техническую возможность избежать столкновения». Представитель совхоза, понятное дело, ухватился за такое заключение и пытался доказать, что виноват в ДТП Ва-

лерий. В дополнительной автотехнической экспертизе (она требовалась хотя бы потому, что эксперт допустил ряд арифметических (!) ошибок) судья отказал. Да и вообще, о чем может идти речь, если вышестоящая инстанция решила: гужевая повозка – не источник повышенной опасности.

В общей сложности суд длился больше года. Были опрошены и сотрудники ГИБДД, которые оформляли происшествие, и оба водителя. Водитель гужевой подтвердил, что был пьян и как увидел приближающийся автомобиль – «дал кнута лошади»: думал, успеет проскочить, после чего лошадь понесла. Так что именно его действия послужили причиной ДТП: если бы вместо того, чтобы ускоряться, осадить лошадь (как того требует пункт 10.1), столкновения не случилось. А еще по нашему настоянию к материалам дела была приобщена справка областного центра по гидрометеорологии, из которой следовало, что на момент ДТП на дороге был гололед и у водителя автомобиля не было технической возможности остановиться и предотвратить столкновение.

СУДНЫЙ ДЕНЬ

И вот – решающее заседание суда. Кратко изложу суть своего выступления.

– Как следует из материалов дела, ДТП произошло по вине водителя гужевой повозки. На схеме дорожно-транспортного происшествия видно, что автомобиль двигался прямо, тогда как телега выполняла поворот на проезжей части. Пункт 8.8 Правил дорожного движения однозначно требует от водителей, выполняющих поворот или разворот вне перекрестка, уступать дорогу встречным транспортным средствам. Это означает, что, если даже водитель автомобиля двигался с превышением скорости, водитель гужевой повозки все равно обязан уступить ему дорогу. Кроме того, лошадь с повозкой является транспортным средством, то есть источником повышенной опасности для окружающих. Об этом свидетельствуют и значительные механические повреждения, которые она нанесла автомобилю.

Речь представителя совхоза можно было свести к двум тезисам: «раз эксперт сказал, что водитель автомобиля, двигайся он со скоростью 60 км/ч, мог бы избежать столкновения, значит, он и виноват» и «раз кассационная инстанция решила, что гужевая повозка источником повышенной опасности не является – так тому и быть».

Посовещавшись часа два, суд вынес решение: владельцу автомобиля в иске отказать, встречный иск совхоза о возмещении убытков в связи с уничтожением лошади – удовлетворить. Вот это да! Выходит, невиновный обязан возмещать убытки виноватому…

После заседания судья пригласил меня в кабинет и сказал: «Признаюсь, вы убедили, что повозка является источником повышенной опасности. Но по этому делу было вынесено определение вышестоящей инстанцией, где разъяснялось, что это не так. И такое определение обязательно для нас, даже если оно не соответствует закону».

Получается, что в нашем, в общем-то ясном и простом случае дело, несмотря на всю его очевидность, было проигрышным с самого начала. Далее наша кассационная жалоба попала все в тот же областной суд, который, естественно, не стал пересматривать свое первоначальное решение (см. выше). Мы направили надзорную жалобу в Верховный Суд. Ждем ответа. Знаю по опыту – дело это не быстрое. А пока в силе остается решение, которое исходит из того, что «голова» всему не закон, а вышестоящий начальник. И даже если он заявит, что Волга впадает в Балтийское море, а наши лошади едят суши – так тому и быть.

Но мы надеемся, что так будет не всегда.

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ ПЕРМСКИХ ТОЛКАТЕЛЕЙ

МАКСИМ САЧКОВ

В свое время ЗР писал о том, что стуки в моторах ЗМЗ-406 – массовое явление, и провел собственное расследование (ЗР, 2001, № 5). Выяснилось, что основные виновники дефекта – гидрокомпенсаторы, поставляемые на конвейер и в запчасти пермским ПАО «Инкар». На заводе пообещали разобраться…

Прошло два года. Внешне толкатели почти не изменились, лишь приобрели отметки с логотипом предприятия и датой изготовления. Теперь, если деталь провинится, ее историю проследить будет легче.

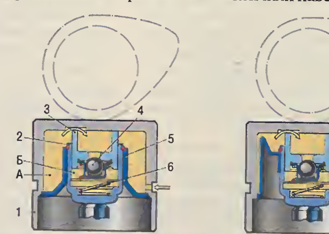
Существенно модернизировали «начинку». Изменены плунжер клапана – подкорректировали конструкцию пружины, колпачка и седла; шарик обрабатывают теперь по более высокому классу точности.

Наряду с конструкцией толкателей усовершенствовали технологию их производства и контроля. Прецизионные (с зазорами 4–7 микрон) детали гидрокомпенсатора подбирают электронные приборы в помещении со стабильным микроклиматом. За химико-термической обработкой следят компьютеры, сваривают детали газовые лазеры, а все финишные операции идут на оборудовании, которое контролирует размеры непосредственно при обработке.

По статистике ЗМЗ, число неисправностей по вине пермских деталей существенно снизилось. Отказы, увы, еще встречаются, но массовый выход гидрокомпенсаторов из строя остался в прошлом.

Скоро на свет появится следующее поколение пермских гидротолкателей. От нынешнего их отличает конструкция масляного резервуара (см. рис.), U-образная форма стенки уступила место иной, повторяющей очертания буквы М. Модернизация позволит увеличить число так называемых безопасных попыток пуска до тридцати: пока двигатель проворачивает стартер, давление в масляной системе низкое и толкатель работает на износ. Новая конструкция обеспечивает лучшую смазку деталей гидрокомпенсатора (попросту – не дает маслу вытечь из резервуара).

Надеемся, следствие по пермским толкателям мы закончили навсегда.



Нынешняя (слева) и перспективная конструкции гидрокомпенсаторов ПАО «Инкар»: 1 – корпус гидротолкателя; 2 – корпус компенсатора; 3 – поршень гидрокомпенсатора; 4 – обратный клапан; 5 – направляющая; 6 – пружина компенсатора. А – масляный резервуар; Б – полость компенсатора.

В «ТЕМНОМ ЦАРСТВЕ»

АНДРЕЙ БОЙКО, СЕРГЕЙ СМИРНОВ



Честно говоря, когда мы начинали акцию «Днем – с огнем!» и призывали автомобилистов ездить с включенным ближним светом фар и в светлое время, мы не рассчитывали только на одобрительные отклики. В первом материале на эту тему (ЗР, 2001, № 11) привели шесть наших аргументов «за» и предложили читателям попробовать ездить с включенными фарами.

И сторонников, и противников у нашей акции нашлось немало. В конце концов, каждый сам для себя вправе сделать выбор – включать ближний свет фар или нет. Мы ведь считаем, что живем в свободной, демократической стране! Вот все ли думают так? Приходящие в редакцию письма и телеграммы свидетельствуют: немало у нас и представителей «темного царства» – в прямом и переносном смысле. На защиту тьмы встали грудью некоторые… «особо знающие» Правила дорожного движения сотрудники ГАИ.

«Вчера был оштрафован за свет фар, включенный днем. «ПДД это не предусматривают – значит нельзя», – объяснили мне. Ездил со светом полгода нормально – теперь, выходит, нельзя». Александр, Ижевск (из телеграммы в редакцию).

«Сколько можно терпеть эти издевательства! Постоянно останавливают гаишники и утверждают, что со светом фар днем ездить нельзя. Однажды даже протокол составили». Сергей В., Иваново (из письма).

Вот это да! Такого подвоха от служителей закона мы и не ожидали – в Правилах дорожного движения нет ни слова о запрете использовать световые приборы в светлое время суток! Но коли уж такое случается, водитель при встрече с инспектором должен быть юридически подкован и уметь грамотно, в доступной форме разъяснить гаишнику все требования ПДД.

Правила дорожного движения (п. 19.5) говорят лишь о том, когда и где дальний или ближний свет фар должен быть включен обязательно. Если требование этого пункта ПДД не выполнено, на водителя действительно может быть наложено взыскание в виде административного штрафа в размере 0,5 МРОТ (статья 12.20 КоАП РФ). В иных же случаях использование внешних световых приборов в дневное время Правилами не запрещено и штраф наложен быть не может.

Но в нашей практике есть уже и случай, достойный репертуара Евгения Петросяна. Читатель Алексей Ячинский при въезде на территорию Карачаево-Черкесской Республики был трижды остановлен сотрудниками автоинспекции. Как вы догадываетесь, по одной и той же причине – за езду с включенным ближним светом фар. Дважды водителю удалось отстоять свою правоту; внимательно прочитав Правила вместе с «нарушителем», сотрудники ГАИ отпускали его с миром. Но убедить прапорщика милиции А. Рябоконева заглянуть в ПДД водитель не смог. На доводы Алексея о повышении безопасности и прочих плюсах движения с ближним светом фар инспектор парировал заученными фразами: «Не положено!», «Вы не первый сегодня!», «Днем с ближним нельзя!»… И вот в руках Алексея протокол, согласно которому он нарушил п. 19.5 Правил. Не согласившись с доводами инспектора, Алексей написал две жалобы: одну – в местный суд, другую – в ГУ ГАИ России.

Судебное разбирательство закончилось на удивление быстро. Суд, заслушав Алексея, представителей ГИБДД и свидетеля, изучив материалы дела, буквально грудью стал на защиту чести и достоинства… местных органов правопорядка и в удовлетворении жалобы отказал. По его мнению, инспектор составил протокол строго по закону.

Обсуждать решение Зеленчукского районного суда мы не станем – его обжалованием занимаются наши юристы. Процитируем лишь показания свидетеля, водителя грузовика, на заседании: «…Меня и так слепило солнце, напротив которого я двигался, а тут навстречу стал поворачивать автомобиль. Яркость освещения увеличилась, меня стало слепить еще больше (!) и мне это было неприятно…» Если следовать логике суда, то вообще следует запретить движение в солнечную погоду, раз водителю это неприятно. Пусть ездят по ночам – так прохладнее!

Самое смешное в этой истории, что вскоре после суда Алексею позвонили из Управления ГИБДД Карачаево-Черкесии и сообщили, что его жалоба рассмотрена и что движение автомобиля в светлое время суток с включенным ближним светом фар «не является нарушением ПДД». Вот это да! Хорошо, что в автоинспекции умеют признавать свои ошибки. Кстати, письмо, которое через некоторое время получил А. Ячинский, заканчивалось такими словами: «Руководство УГИБДД МВД КЧР выражает уверенность в том, что последующие приезды на курорты Карачаево-Черкесии не будут омрачены несправедливым отношением к вам наших инспекторов ГАИ». Вот оно – знаменитое кавказское гостеприимство!

А ездить с ближним светом – все-таки можно и нужно и это не запрещено Правилами дорожного движения, о чем – увы! – знают далеко не все судьи и сотрудники ГИБДД. Вместе с вами мы надеемся это доказать. И еще раз призываем всех водителей: по возможности включайте свет днем! □

ПРЕДЪЯВИТЕ ДОКУМЕНТ!

ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ ГОСТ Р
ГОССТАНДАРТ РОССИИ

СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

№ РОСС RU.МТ14.В10582 ← 2

Срок действия с 25.10.2002 по 01.11.2004 ← 3

№ 5648554

ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ИЗДЕЛИЙ - НАМИ-ФОНД

ПРОДУКЦИЯ ← 4

СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

ИЗГОТОВИТЕЛЬ

СЕРТИФИКАТ ВЫДАН

НА ОСНОВАНИИ

1 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ 1

Руководитель органа

Эксперт

МАГАЗИН

«Стой, кто идет?! Скажи пароль!» – «Пароль!» – «Проходи!»

Не напоминаем ли мы часового из старого анекдота, когда требуем в магазине или на рынке сертификат! Ну, покажут нам бланк с этим словом и с печатью, а толку-то?.. Как отличить настоящий от липового? Да и многие ли вообще хоть раз в жизни держали в руках подлинный?

– Это документ, подтверждающий соответствие продукции образцу, который прошел определенную процедуру, включающую испытания, – говорит заместитель директора органа по сертификации автомобильных изделий «НАМИ-Фонд» Илья Малашков. – Выдается он на специальном бланке Госстандарта России, имеющем восемь степеней защиты. Как правило, за ним обращается изготовитель продукции или дистрибьютор. Владея оригиналом сертификата, они должны снабдить торговые точки заверенными копиями. Такую копию и обязан предъявить по требованию покупателя продавец.

На что же надо обратить внимание, рассматривая копию сертификата?

Взгляд первый – на печати (1). Их должно быть две: ксерокопированная – органа по сертификации и натуральная («мокрая») – владельца сертификата (что копия, значит, верна). **Взгляд второй** – на номер сертификата (2). Он выглядит, например, так: РОСС RU.МТ14.В10582. Здесь МТ14 – код органа по сертификации (в данном случае «НАМИ-Фонда»). В России сейчас более двадцати органов, которые вправе сертифицировать автомобильные изделия.

Буквы RU указывают на государственную принадлежность изготовителя продукции (код России). Согласно международному классификатору «Страны мира», DE, например, соответствует Германии, CZ – Чехии, JP – Японии и т. д. Пять цифр в конце – это непосредственно номер сертификата. Перед ним или буква А, если сертификат выдан на партию изделий, или буква В – если на продукцию серийного производства.

Взгляд третий – на срок действия (3). Сертификат на партию действует, пока ее не продадут. Естественно, при этом в графе «Срок действия» нет конечной даты, вместо нее ставят прочерк. В случае же серийного производства такая дата обязательно должна быть указана.

Итак, внимание: буква В в номере сертификата возможна лишь в паре с датой окончания срока действия, а буква А – только в сочетании с прочерком. Нарушение любого из этих условий должно насторожить вас самым серьезным образом.

Как правило, в области механических транспортных средств сертификаты выдаются не больше чем на три года (3).

Взгляд четвертый – на строку «Продукция» (4). В ней должно быть четко обозначено именно то изделие, которое вы хотите приобрести. Здесь же может быть дана ссылка на приложение к сертификату с подробным перечнем изделий, на которые он распространяется. Недобросовестный продавец зачастую подсовывает покупателю сертификаты аналогичных изделий, но – другой марки или другого типоразмера. (А случается, показывает вместо сертификата «официальное» письмо со словами типа «одобрено НАМИ» – на эти хитрые бумажки и смотреть не стоит.)

Фальшивые копии фабрикуют на основе подлинного сертификата с использованием сканера и компьютера. Чаще всего подделывают номер и дату окончания срока действия («продлевают» ее; тут-то и полезно знать, что сертификат выдается максимум на три года).

– А порой доходит до анекдота, – вспоминает И. Малашков. – Был случай, когда на нашем сертификате удалили название продукции – «бензонасос» и взамен вставили… «подсолнечное масло». К сертификатам соответствия в полной мере относится русская поговорка: «Доверяй, но проверяй!». Тем более, по оценкам экспертов, до 50% автозапчастей в розничной торговле не имеют сертификата вообще, а 25% – прикрыты «липой»…

Теперь положение будет меняться. Недавно Госдума приняла в третьем чтении Закон о техническом регулировании. Согласно ему перечень автокомпонентов, подлежащих обязательной сертификации, значительно сократится, для многих из них будет достаточно декларации изготовителя о соответствии официальным требованиям (требованиям технического регламента). Так что вскоре надо будет просить у продавца копию или сертификата, или декларации. Сертификаты останутся, в основном, на продукцию, тесно и напрямую связанную с безопасностью. А от этого их значимость лишь возрастет. □



СЛОВО ИМЕЮТ ШОФЕРЫ

АНТОН ЧУЙКИН

В парке «За рулем» – около двух десятков автомобилей. Каждый для нас такой же инструмент, как ручка или компьютер. С помощью редакционных машин в разное время появлялись полюбившиеся читателями и ставшие популярными (спасибо за ваши оценки!) рубрики, такие, как «Мы едем на «Жигулях», «Опыт эксплуатации»; с недавних пор эстафету принял «Автопарк». При всех изменениях в содержании и оформлении этот раздел один из старейших: водители рассказывают о своих машинах с первого номера «За рулем» 1928 года (откуда мы и позаимствовали заголовок для статьи).

Основа парка ЗР по состоянию на начало юбилейного года представлена в таблице. Здесь, как видите, все массовые (и не только) модели. Некоторые гостят у нас недолго (ИЖ-21261), иные становятся полноправными хозяевами в парке. Машины, хорошо вам известные по еще недавним публикациям (ВАЗ-21103, ВАЗ-2105), уступают место новым. Очевидные пробелы в таблице – обычные «Жигули», «Самара-2», «Нива» – их мы планируем купить в первую очередь. Заметим попутно, что хорошим подспорьем нам служит и транспортный отдел ЗР с собственным парком.

И еще: пока у нас нет повода пригласить в свой гараж «Москвич» или «Таврию», но это совсем не означает, что мы отказываем им в месте на страницах журнала. Просто ждем. А сейчас активно накапливаем материалы по находящимся в парке «Дэу», новым ИЖам, российскому «Форду»... Стартует и новый проект с участием подержанных иномарок (см. материал в этом номере).

Машины нашего автопарка не просто «набирают километры» к очередному отчету. Почти каждую мы подвергаем и специальным испытаниям: проходимость, экономичность, эксплуатация в холодное время года. Оцениваем сервисную сеть, доступность запчастей – для новых моделей это всегда актуально. Отправляемся в пробеги... А еще на автомобилях проверяем всякого рода устройства и комплектующие – от шин до лампочек.

Для многих новинок автопрома ЗР становился проводником. В редакции училась жизни одна из первых впрысковых «восьмерок» для внутреннего рынка, под капоты «Москвича» и «Волги» мы ставили совсем новые тогда моторы, сейчас обкатываем ижевский универсал. Уже не говоря о первых «жигулях», потом «спутниках» и «самарах», а через несколько лет и «десятках», которым журнал помог стать теми, кем они стали – вполне понятными массовыми автомобилями.

Отчеты об эксплуатации машин давно уже фирменное блюдо ЗР. Не хотелось бы в юбилейном номере забывать об этом, а потому слово – шоферам-журналистам.

Анатолию Фомину принадлежат последние три тысячи километров на одометре ВАЗ-2112, который получен от завода:

– Лучшее, что можно сказать об этом автомобиле – он неплохо подходит для дальних зимних пробегов. Мощный двигатель, умеренный расход топлива, стабильность на прямой и некоторая вялость руля позволяют поддерживать высокие средние скорости на самых сложных и скользких дорогах. Одно только «но»: ниже минус 20°С заводится с трудом, а ниже минус 25° не заводится совсем... Впрочем, этот недочет мы почти устранили. Скоро поделимся опытом.

Сергей Канунников, автомобиль ГАЗ-3110 с пробегом 28 тыс. км:

– «Волга» – машина конт-

ЖУРНАЛУ 75 лет «ЗА РУЛЕМ»

КОНСТРУКЦИЯ ХОРОША, НО...

...ЦИЯ полуторатонных грузовиков АМО проста, понятна и удобна, ... Крахмалпатсиндиката тов. Федотов.

...тор великолепен: нагрузишь далеко свыше предела, а машина работает ...ребоя — что твои часы. Шины массивней, нежели в старых Фиатах, крепк... ход горючего экономичен. Прямо надо сказать: задумано правильно, сработано дл... раза неплохо, а все же — есть дефекты.

Прежде всего: посадка. От этого сиде... всех нас ...

«За рулем» предоставляет слово тт. шоферам, которым приходится в практической работе ежедневно испытывать все достоинства и недостатки своей машины.

...Конструкция полуторатонных грузовиков АМО проста, понятна и удобна, – говорит тов. Федотов. – Надо пожелать большей тщательности сборки, проверки качеств материала! И главное: надо устраивать совещания, дискуссии о качестве выпущенных машин, обязательно привлекая к обсуждению и слесарей, и механиков, монтеров, шоферов – всю низшую братию!» («За рулем», 1928, № 1)



ВАЗ-11113



ВАЗ-21045



ВАЗ-2111



ВАЗ-2111



ВАЗ-2112



ВАЗ-2112



ВАЗ-21218


ВАЗ-2329


ВАЗ-2123


«Шевроле-Нива»


ИЖ-2126


ИЖ-21261


ГАЗ-3110


ГАЗ-310221-600


УАЗ-3162


«Донинвест-Орион»


«Хонда-Сивик»


«Рено-Клио»


«Дэу-Нексия»


«Дэу-Матиз»


«Форд-Фокус»

растов. Просторная и, в целом, комфортабельная, но водитель прижат к левой двери. Сиденье массивное, а подушка коротковата. «Времен очаковских» подвеска требует ухода, зато угробить ее почти невозможно. Солидная и, в общем, прочная машина любит покапризничать – то «Тосол» подтекает, то электрические контакты блуждают, то датчики системы управления двигателем дурят. Если бы завод победил всю эту мелочевку, «Волге» можно было простить даже архаичность конструкции.

Андрей Сидоров недавно ездил в Ульяновск на ВАЗ-2329 – испытывать лебедки:

– Четвертый год в автопарке ЗР «Нива»-пикап. Ее главное назначение – быть «хозяйкой», обеспечивать техническую поддержку наших проектов. Благодаря своей универсальности и неприхотливости, относительно невысоким расходам на эксплуатацию и постоянной «боеготовности» машина просто незаменима. Отличная проходимость (с лебедкой практически неограниченная), запирающийся фургончик, безотказная «печка», приемлемый комфорт – что еще нужно «хозяйке»? Впрочем, и менять-то ее, похоже, пока не на что. Оставаясь, как правило, за кадром, наш пикап служит верой и правдой вот уже 60 тысяч километров…

Сергей Воскресенский два года эксплуатирует «Рено-Символ», накрутив 80 тысяч:

– Иные автомобили привлекают породистыми шильдиками, дорогим стилем, изысканной отделкой. Но есть и такие, которые вроде бы ничем не примечательны и больше напоминают невзрачную рабочую лошадку. «Символ» как раз из них. Неброская внешность, скромные обивочные материалы, тесноватый салон и вместительный багажник. Вряд ли тот, у кого утонченные запросы, будет этим восхищен. Но наш типично городской житель весьма надежен, заводится в любую погоду и совершенно не напрягает мелкими поломками. Конечно, на фирменное обслуживание приходится раскошелиться (плановое ТО на 60 тыс. км нам обошлось в 700 долларов), но в целом автомобилем пока очень доволен.

75 лет назад у редакции не было своего парка автомобилей. О единственном массовом грузовичке АМО рассказывали шоферы Крахмалпатсиндиката и «Огонька», Моссельпрома и ВЦИКа.

Теперь профессии водителя и журналиста легко совмещать; впрочем, мы с удовольствием даем слово и «тт. шоферам» – читателям, которые присылают свои заметки в рубрику «Приемная».

Призыву тов. Федотова гласно обсуждать достоинства и недостатки машин мы неукоснительно следуем уже три четверти века… □

АВТОПАРК «ЗА РУЛЕМ»

Автомобиль	Пробег на момент последнего отчета, км	Публикации в ЗР
ВАЗ-11113	11 000	2002, № 8; 2003, № 1
ВАЗ-21045	100 000	2000, № 7, 11; 2001, № 1, 4, 9; 2002, № 1; 2003, № 2
ВАЗ-2111	45 000	2002, № 7; 2003, № 1
ВАЗ-2111	108 000	2000, № 4, 6, 11; 2001, № 7; 2002, № 1, 6; 2003, № 4
ВАЗ-2112	1000	2003, № 3
ВАЗ-2112	75 000	2001, № 2, 6, 7, 12; 2002, № 5, 10; 2003, № 3
ВАЗ-21218	110 000	1997, № 12; 1998, № 3, 8; 1999, № 1; 2000, № 5; 2001, № 12; 2002, № 9
ВАЗ-2329	54 000	2000, № 12; 2001, № 5; 2002, № 2, 12
ВАЗ-2123	45 000	2001, № 8, 10, 12; 2002, № 2, 9, 12; 2003, № 2
«Шевроле-Нива»	6000	2003, № 2, 4
ИЖ-2126	18 000	2002, № 11; 2003, № 4
ИЖ-21261	2000	2003, № 2
ГАЗ-3110	20 000	2001, № 12; 2002, № 4, 7, 10
ГАЗ-310221-600	100 000	2000, № 9, 12; 2001, № 1, 4, 9; 2002, № 1, 8; 2003, № 2
УАЗ-3162	30 000	2002, № 7, 11; 2003, № 1, 3
«Донинвест-Орион»	15 000	2002, № 11; 2003, № 2
«Хонда-Сивик»	72 000	1998, № 9; 2000, № 7; 2002, № 10
«Рено-Клио»	50 000	2001, № 4, 6, 9; 2002, № 3, 7
«Дэу-Нексия»	50 000	2001, № 4, 6, 9; 2002, № 3, 7
«Дэу-Матиз»	4000	2003, № 3
«Форд-Фокус»	1000	2003, № 3

РАСПЛАТА ЗА ЛЮБОВЬ

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО: АЛЕКСАНДР БУДКИН, ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ



«ШЕВРОЛЕ-НИВА»

Изготовитель:	СП «ДЖИ-ЭМ–АВТОВАЗ»
Год выпуска:	2002
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с января 2003
Пробег на момент отчета:	6000 км
Предыдущие публикации в журнале:	ЗР, 2003, № 2

Как вы думаете, уважаемый читатель, зачем заводы всего мира выпускают предсерийные автомобили? Правильно, чтобы довести до ума то, что получается, когда задуманное воплощено в металле. А догадайтесь-ка, почему опытные автомобили не пускают в свободную продажу? Ну, конечно: не резон предъявлять свои ошибки потребителю. А теперь – о-очень сложный вопрос: есть ли в мире страна, в которой заводы продают потребителю автомобили из опытно-промышленной партии, а когда начинают делать серийные, забывают исправить свои ошибки?

НАМ С ТОБОЮ ПО ПУТИ

– Как, Александр Юрьевич, твоя «Нива» поживает?

– Спасибо, хорошо. Вот на охоту ездил в выходные.

Это начинается у нас с «Шевролетом» (так я его зову) трудовая неделя. Коллеги регулярно справляются о самочувствии редакционной диковинки. Мы с ней испытываем друг друга с января, покрывая около 3,5 тыс. км в месяц. По выходным частенько мотаемся на дачу в Тверскую область, пробираясь там, где с ноября никто, кроме нас, не ездит. В багажнике возим лопату, цепи противоскольжения, иногда бензогенератор. В общем, живем полноценной жизнью любителей природы. Правда, назвать это идиллией будет преувеличением. Молодой во всех отношениях автомобиль горазд подкидывать проблемки – мелкие и не очень, но об этом позже.

В целом машина весьма приятная. Просторная, теплая, хорошо держит дорогу, не «козлит» на волнах, справляется с упражнениями типа «слалом». Гидроусилитель ZF по отечественным меркам работает идеально: без люфтов, с хорошей обратной связью.

С подвеской конструкторы и испытатели (как ВАЗа, так и «Джи-Эм») так долго работали, что, пожалуй, добились оптимальных настроек – «Нива» и по асфальту ездить умеет, и на колдо-



Недавно примерили на автомобиль внедорожные шины «Купер Дискавери STT» размерностью 215/75R15. И зачем народ тракторы покупает? Подробности расскажем в другой раз.



бинах не пасует. Правда, зимой весьма чувствительна к выбору шин. Легкий автомобиль в широких лаптях не прочь позаигрывать с водителем на заснеженной дороге. А обуешь слишком зубастые – рискуешь нарваться на довольно резкие срывы (о шинах подробно поговорим в другой раз).

ПЕРВЫЙ БЛИН, ВТОРЫЕ ГРАБЛИ

Предусмотрительно взятую канистру «Тосола» опустошил наполовину, пока съездил... на регистрацию в ГИБДД и обратно (около 10 км). Тогда же первый раз от души хлопнул правой передней дверью – кнопка блокировки замка провалилась внутрь! Заводилась машина с переменным успехом – через раз загоралась лампочка иммобилайзера, не опознавшего ключ (датчик иммобилайзера у «Нивы» вмонтирован в ключ). По дороге домой (все еще из ГИБДД) замерла левая щетка стеклоочистителя – зато правая продолжала трудиться!

«Тосол», как водится, уходил из-под незатянутых хомутов – на основном отводящем патрубке расширительного бачка и нижнем шланге подвода «Тосола» к радиатору. Лезу в блокнот... Ба, те же два хомута не были затянуты на экспериментальной машине, полученной от ВАЗа почти два года назад! Ай да стабильность результатов. Или думаете, случайное совпадение?

На расширительном бачке – возможно, а вот на радиаторе – вряд ли. Этот хомут расположен так неудобно, что добраться до него можно только снизу, открутив две защиты (!) – основную, мощную и дополнительную, от шума и грязи. Но даже добравшись, затянуть хомутик можно лишь небольшим ключиком и только очень гибкими ручонками. Очевидно, желание заниматься эдакой эквилибристикой не возникло ни при сборке машины, ни во время предпродажной подготовки. А жаль.

Иммобилайзера, тем более такого «крутого», на прежней «Ниве» не было, однако разобрались с ним быстро (как тогда показалось). Устройство «не училось в школе» и не знает, с какой скоростью должен течь ток по проводам, поэтому просит пару секунд на раздумье. Если сунуть ключ в замок и тотчас крутануть стартер – вас ждет фиаско. Но если вставить ключик, повернуть его в положение «зажигание», посчитать в уме «раз, два, три» и только потом крутить – двигатель пускается почти всегда. Почему опять «почти»? Терпение, друзья мои, расскажем и об этом.

Почему остановился «дворник»? Во-первых, плохо закрутили на поводке гаечку. А во-вторых... Эта неприятность не просто «была» на опытной машине – она есть и, наверное, будет. Откручивается водительский поводок раз в полгода. Или шлицы здесь очень плохие, или резьба неправильная, или и то и другое вместе.

Примерно неделю после ГАИ ездил без проблем, как вдруг... Впрочем, слово «вдруг» здесь неуместно: точнее, «наконец-то» засвистел ремень генератора. Журнал полтора года назад писал, что для привода киловаттного генератора ремень нужно ставить поликлиновой, а не древний «жигулевский». В Тольятти ведущий конструктор показывал нам машину с поликлиновым ремнем. Так и никак иначе должно было быть в серии. Но, увы! То ли специалисты «Джи-Эм» усомнились в актуальности решения, то ли – по-нашему – чего-нибудь не успели. Представляете, показывают во Франкфурте или Женеве новый «Опель» или СААБ. А под капотом ремень от «Рекорда»: не успели!

Подтянул ремешок, а про себя решил: случись теперь любая мелочь – поеду на гарантию. Хватит все делать самому.

«ДЖИ-ЭМ – АВТОВАЗ» ГАРАНТИРУЕТ

Вот ты какой, сервис «джи-эмовский». Люди воспитанные, вежливые. Прежде чем запускать машину в ремонтную зону, помыли ее бесплатно.

– Что у вас?

– Вот, ремень засвистел, кнопка провалилась, динамик не работает.

– А вам ремень еще не меняли?

Вот те на! Знают, оказывается, сервисмены о проблемах с ремнем. Меняют всем! Но, конечно, не на поликлиновой, а на обычный, только фирменный.

Осмотрев автомобиль, специалисты вынесли вердикт: замена ремня, шкива помпы и... самой помпы! И это при пробеге 1570 км! Кстати, если специалисты «Джи-Эм» еще не знают, сообщаем, что на вазовских машинах последних лет выпуска помпа редко выхаживает больше 30–40 тыс. км (у опытной «Нивы» потекла на 32-й тысяче). Но это так, для справки.

Запчастей к нашей красавице на фирменном «джи-эмовском» сервисе, конечно, не оказалось. Но, в отличие от вазовской гарантийки, нас с «Шевролетом» не стали записывать в очередь на два месяца вперед. Просто пошли в магазин и все необходимое купили. Причем не мы пошли, а работники СТО! Не взяв ни копейки доплаты, установили помпу Hepu, ремень Gates Auto Master, залили охлаждающую жидкость, приготовленную из концентрата Texaco. Правда, бросилось в глаза, что концентрат антифриза разбавляли водой из-под крана. Впрочем, некоторые концентраты это допускают, хотя не сказать, что любят.



Нарекания к интерьеру: подстаканник упирается в рычаг, «закусывает» водительский ремень в верхней точке, перестали регулироваться наружные зеркала (думаем, до лета).

Несколько дольше, чем можно было ожидать, возились со сгинувшей кнопкой. Она вместе с тягой вывалилась из пластикового пистона. В магазине таких пистонов, конечно, не нашлось, поэтому ребятам пришлось долго «приседать» вокруг злополучной двери с пассатижами. Вроде, получилось.

Зато быстро разобрались с динамиком: здесь попросту слетела клемма. Электрики высказали сомнения в качестве аудиоподготовки, сделанной на ВАЗе: фишки поставили очень плохие – такие держаться не будут; мы их поменяли, если что случится, приезжайте еще.

Примерно через три часа мы оказались на свободе. Работу сделали быстро и добросовестно – вот бы «советские» станции так работали.

На следующий день водитель «Нивы» похвалил коллегам гарантийку: как здорово, что именно туда он вскоре (после 2 тыс. км) поедет на ТО.

ПЕРВОЕ ТО: 4 ЧАСА И 200 БАКСОВ

Не сотвори себе кумира. В следующий раз мы с «Нивой» попали в другую смену. Машину так же быстро помыли и запустили внутрь, но потом заставили ждать около полутора часов. Мы с «Шевролетом» успокаивали друг друга: мол, владельцы стоящих рядом «блейзеров» заплатят больше, поэтому они главнее. Увы, насчет «меньше платить» за «Ниву» мы не угадали.

Когда до нас дошли руки, на душе стало легче. Люди работали так же тщательно, каждую каплю масла вытирали свежей тряпочкой. Правда, просьба залить «хорошее масло» вызвала легкое смятение на лице мастера: какое же? «Норси» предлагать не стал, «ЛУКОЙЛ» произнес с тенью сомнения (не забывайте – сервис «крутой»), а когда дошел до Esso и Shell, совсем погрустнел. В списке рекомендуемых ВАЗом эти масла значились с вязкостью 10W40. Для холодов минус 30° и ниже, которые тогда зацепили столицу, это явно не подходило. Посовещавшись, решили: если АвтоВАЗ в принципе доверяет маслам «Шелл», можно взять «почти то же самое, только лучше». Так удалось напроситься на синтетический «Хеликс Ультра».



На станции мы провели более четырех часов (вместе с мойкой). Многовато для первого ТО, тем более что клапаны на «Шевроле-Ниве» регулировать не нужно – здесь стоят гидрокомпенсаторы. Качеством работы мы остались довольны, а вот ценой... Поменять масло в двигателе «Нивы»... ах, извините, «Шевроле-Нивы» обошлось в 650 рублей (за работу «слить-залить»), в трансмиссии (коробке, «раздатке», мостах, смазка крестовин) – 1300. За само моторное масло, например, взяли 1980 рублей (4 л, да «литрушку» дали с собой на долив – так, видимо, положено). В магазине 4 литра стоили бы 1100 рублей, а пятый я бы вовсе не купил.

В общем, натикало больше 200 баксов (см. таблицу). Конечно, за качественную работу нужно платить, но сегодня в России продается с десяток иномарок, у которых первое ТО проводится не после 2000, а после 15 000 км и стоит не $200, а $110–120. А за обслуживание ближайшего конкурента – «КИА-Спортидж» просят около $150. К тому же у большинства иномарок цена обслуживания одинакова по всей России, а у «Шевроле-Нивы» в пределах Москвы отличается в полтора раза. Несолидно...

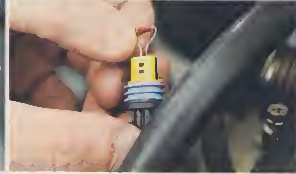
ЭКВАТОРИАЛЬНАЯ РОССИЯ

Многие вазовские машины с системой впрыска топлива не заводятся при низких температурах. Только, тс-с-с, это



Некоторые пластиковые детали мороза не переносят.

Радикальное решение проблемы зимнего пуска – сопротивление 20 кОм. Правда, на 30-градусном морозе рукам холодно.





великая тайна. От кого? Да хотя бы от «Джи-Эм». Да-да, в инструкции на автомобиль, в самом ее начале написано, что «Шевроле-Нива» может эксплуатироваться при температурах окружающего воздуха от минус 40 до плюс 45°С. чуть дальше, страничек через двадцать, сказано, что если машину в мороз завести не удается, то, во-первых, за бортом холоднее минус 27°, а во-вторых, у вас залит плохой бензин. А что, позвольте спросить: если машина не заводится при минус 24° – значит, в баке солярка?

...Январским утром собрался было на работу. За окном минус 24, масло хорошее, аккумулятор новый. Да и за полтора года езды на экспериментальной «Ниве» проблем с пуском не было: на ней аж в Котлас ездили штаны морозить.

Чиркаю ключиком… фиг. Делаю паузу, пробую еще и еще раз. Не хочет: двигатель уже на первых оборотах дает вспышки, но подхватить не может. Подъезжает подмога; цепляем «крокодилы». Крутит великолепно, как летом, вспышки идут во всех цилиндрах, но так и не

СТОИМОСТЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ «ШЕВРОЛЕ-НИВА» (ТО – 2000 КМ)

Работа	Цена, руб.
Мойка	97,5
Замена масла в двигателе	650
Диагностика ходовой части	390
Замена масла в редукторах, раздаточной коробке и КП	975
Регулировка развала-схождения колес	1300
Смазка карданных валов	325
Итого за работу	**3737,5**
Расходные материалы	**Цена, руб.**
Масло Shell Helix Ultra	1982,5
Фильтр масляный	208
Масло трансмиссионное «Спектрол круиз»	417,3
Жидкость для промывки двигателя	102,05
Итого за материалы	**2709,85**
Всего за обслуживание	**6447,35**

сливаются в гул. Помогая слабейшим, завелись все соседи: старые карбюраторные «нивы», дряхлые «москвичи», впрысковые «волги». Беспомощными перед родным климатом остались только мой «Шевроле» и еще одна 16-клапанная «десятка». Ясное дело, из-за бензина. Ох, икалось же кому-то в Тольятти.

Не подумайте, уважаемый читатель, что я опустил руки. Всю следующую неделю, пока стояли крепкие морозы, тщился придумать хоть что-нибудь. Заставлял машину работать по обходным программам, снимая фишки с датчиков, поливал коллектор кипятком, прокаливал свечи, кормил двигатель специальным эфиром для холодного пуска. Оказавшись за городом, пробовал даже костерок под автомобилем разводить. В конце концов, интеллект победил: научился заводить машину с помощью… электрического сопротивления емкостью 20 кОм. Как?

Довольно быстро понял, что причина, скорее всего, не в недостатке топлива (или эфира, или еще чего-нибудь), а в его избытке. Мотор дает вспышки на первой стадии пуска – нефазированной; по достижении определенной частоты вращения пытается перейти к фазированному, но в небольших автомобильных мозгах что-то «не срастается» – и машина глохнет.

Попробовал снять фишку с датчика температуры жидкости (около термостата) и на нее прицепил то самое сопротивление 20 кОм: столько должен иметь датчик примерно при минус 14°С. Программа управления при этом, независимо от силы мороза, льет столько, сколько должна лить при минус 14°С. Никто никого не заливает и – правильно, машина заводится! По крайней мере, до минус 28°С. Кстати, если кто думает, что бедному ВАЗу негде моделировать холодный пуск: климатическая камера в Тольятти такая, каких во всем мире, наверное, не больше десятка. Но это так, для справки.

А теперь – внимание, самое интересное! Когда на ТО заикнулся, что машина не пускается в мороз, мастер заверил, что до сих пор о подобных проблемах не слышал. По счастью, рядом оказался еще один владелец «Шевроле-Нивы», приехавший менять по гарантии ремень. Вопрос «заводится или нет» его как будто обидел: «Конечно, нет!» Может, «Джи-Эм» и вправду ничего пока не знает?*

Не могу не сказать попутно пару слов о приспособленности «Нивы» к перепадам температур. На мою долю выпало великое испытательское счастье. Встроенный в «Ниву» датчик температуры воздуха показал однажды минус 36°С (а счастье в том, что в столь сильный мороз не пришлось надолго – до оттепели? – глушить мотор). Так вот, некоторые пластиковые детали машины на стужу не рассчитаны – трескаются.

Как обещал, кое-что про иммобилайзер. Иногда, скажем, остановившись на бензоколонке, машина наотрез отказывается заводиться, пока не выдержишь паузу подольше (минут 5–10) или не помусолишь пару минут ключ в замке без попыток пуска. Это случается чаще в морозы, когда на большую мощность включена «печка» – будто что-то в мозгах перегревается и хочет остыть. Когда разберусь с дефектом, обязательно расскажу.

ОЙ, ДА ВО СНЕ ПРИВИДЕЛОСЬ

Законы жанра требуют переходить от критики к счастливому концу. Сказать по правде, самому обидно, что про хороший в целом автомобиль приходится рассказывать столько гадостей. Он, ей-богу, заслуживает лучшей доли. Все, кто имел возможность на «новой Ниве» «прохватить», испытали чувства от удовлетворения до восторга. Не припомню ни одного, кто про «Ниву» сказал бы «не хочу», будь она хорошо собрана и достаточно надежна.

Сколько бы ни страдала машина детскими болезнями, они быстро забываются (особенно когда ремонтируешься не за свой счет). Несмотря на долгий рассказ о проблемах, я не боюсь с «Шевролетом» забираться туда, где кроме нас никого нет, даже когда синоптики обещают минус 30. И вообще, я его люблю. А если бы вы столько времени с кем-то общались, не полюбили бы? □

** Редакции также известно о «шевроле-нивах», которые, со слов их владельцев, «заводятся в любой мороз».*

ПЕРВАЯ ЗИМОВКА

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ



ИЖ-2126-20	
Изготовитель:	ОАО «ИЖМАШ»
Год выпуска:	2002
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с августа 2002
Пробег на момент отчета:	18 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2002, № 11

Последний раз об этих «одах» мы рассказывали в ЗР, 2002, № 11 («Поздняя ягода»). На долю одной из них (той, что с мотором ВАЗ) прошлым летом выпало немало испытаний. Главное из них – череда утоплений с последующей сушкой и, наконец, прыжок в воду (ЗР, 2001, № 11; 2002, № 2, 7, 10). Собственно, на этом в биографии вишневой «Оды» мы поставили точку, а эстафету подхватила ее синяя сестрица с уфимским мотором. Она уже набегала 18 тыс. км.

За это время дважды меняли масло в двигателе – после первой и одиннадцатой тысяч. Конечно, «синтетика» хороша, но многим не по карману, поэтому мотор с рождения «приучили» к «минералке» ТНК 10W40 API SF/CC.

Тех же, кто по дедовскому обычаю норовит залить какой-нибудь автол, как в «Москвич-412», предупредим: уфимские моторы с поршневой «на 85 мм» такого не едят. Выбирая масло, строго следуйте рекомендациям завода. Маслосъемные кольца здесь вполовину тоньше, и от плохого масла закоксуются их дренажные каналы, тогда придется перебирать двигатель.

Фильтр тоже народный – ливенский, синий, с индексом 2105. Чтобы уберечься от подделок, масло и фильтры покупаем в знакомом магазине. От замены до замены уровень масла на щупе снижается на половину уровня, что для УЗАМа, пожалуй, неплохо, ведь маслосъемных колпачков на клапанах по-прежнему нет, только стальные маслоотражательные. Внешне мотор сухой, значит, расход естественный – на угар.

Четверть века комплектуют моторы УЗАМ «жигулевскими» карбюраторами, но до жиклера холостого хода по-прежнему не добраться. Мешает трубка вентиляции картера на корпусе воздушного фильтра. Чтобы вывернуть жиклер, приходится снимать всю «кастрюлю», но обычно после пятого раза вытягивается резьба М5 из карбюратора. Для облегчения доступа к жиклеру трубку перенесли на крышку – так гораздо удобнее.

Еще одна хитрость – поменяли местами гайки М8x1 на креплении бензонасоса и прерывателя. К длинной «насосной» гайке удобнее добраться при обслуживании капризного трамблера.

Декабрьские морозы в Подмосковье стали серьезным испытанием для мотора – «Ода» ночует под открытым небом. По утрам, в морозы минус 10–15°С проблем не было, но перед обещанными минус 31°С хотелось иметь полную уверенность в пуске. И хотя к этому времени на нашей «Оде» стояла «восьмерочная» система зажигания производства АТЭ-2, на ночь в маслозаливную горловину горячего двигателя вылили почти стакан бензина и дали чуть-чуть поработать на холостом ходу, а батарея переночевала в теплой сторожке ГСК. И не зря! Утром, когда «Тосол» уже начинал хрустеть в шлангах, «башкир-мотор» завелся с первой попытки!

Непременный атрибут УЗАМа – омская коробка передач. Она гудит «с новья» даже на нейтрали, а на второй передаче – сильней февральской вьюги. После двух тысяч к тому же потекла. На 15 тысяч пробега – литр трансмиссионки, это много. Потеплеет – будем искать причину. В морозы начал подтекать рабочий цилиндр сцепления, а в кардане что-то щелкает, хотя крестовины будто бы все целы.

Морозы – хороший повод оценить эффективность «печки». Радиатор с солидной теплоотдачей и мощный «восьмерочный» вентилятор дают достаточно теплого воздуха, но с его распределением у ИЖа как-то не заладилось. Тепло для водителя и переднего пассажира путается в облицовке тоннеля коробки передач, пришлось ее чуть подрезать у дефлекторов. Сзади к ногам воздух идет только левому пассажиру. Правый задний воздуховод уперся в пластмассовую накладку сиденья и подает теплый воздух на салазки. Накладку убрали. Конечно, того, чего хотелось бы, не достигли, но в целом при -15–20°С за бортом в «Оде» теплее, чем в иной «девятке» с высокой панелью.

Где-то после 10 тысяч выяснилось: замки дверей, если их заблокировать, могут и не открыться. Приходится действовать синхронно с пассажиром: он с улицы жмет на кнопку, а водитель дергает ручку изнутри. Впрочем, это мы проходили еще на первой нашей «Оде». На кочках-ухабах скрипит замок пятой двери, но если намотать на скобу замка в три-четыре слоя синюю изоленту ПВХ, скрип пропадает на месяц-полтора.

Вопреки ожиданиям, целы чехлы рейки и наконечников тяг. Наверное, попались питерские или балаковские, это только чебоксарские со значком-велосипедом трескались и рвались через 10 тысяч. Кстати, эти резинки подходят от «Оки» или «Фольксвагена-Гольф II». К 10 тысячам появились первые признаки течи масла из левой стойки. Пока еще не стучит, посмотрим, сколько продержится.

Зимой злоумышленники пытались на стоянке вскрыть дверь «Оды». Утром ключ не влез в личинку замка: явно что-то мешало. Шилом и тонкими пассатижами расшевелили и вытащили обломок воровской приспособы. Не одолела она ижевского замка! Вот так бы во всем... □



БАЛЛОН В «САРАЕ» НЕ ПОМЕХА

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ, АЛЕКСАНДР БАТЫРУ



ВАЗ-2111

Изготовитель:	АВТОВАЗ
Год выпуска:	1999
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с ноября 1999
Пробег на момент отчета:	108 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2000, № 4, 6, 11; 2001, № 7; 2002, № 1

Много поездил, славно пожил в редакции ВАЗ-2111 образца 1999 года. Перевалив стотысячный рубеж и незаметно превратившись в старожила, он передал эстафету более свежей «одиннадцатой» модели 2001 года выпуска. Однако не дали старичку уйти на заслуженный отдых – решили потравить его газом. Точнее говоря, попросили помочь ответить на вопрос: что приобретает и много ли теряет универсал с установкой газовой системы и как минимизировать эти потери?

ВСЕ ХОРОШО, ПРЕКРАСНАЯ МАРКИЗА...

Достоинства автомобильных систем питания на сжиженном нефтяном газе хорошо известны. Решающим, как правило, оказывается примерно вполовину меньшая стоимость топлива – около 5 руб. за литр жидкого газа против 9–10 руб. за литр бензина.

Но есть здесь и минусы. При переходе на газ мощность двигателя снижается, что, учитывая возросшую массу машины с газобаллонным оборудованием, неминуемо сказывается на ее динамических качествах. Но ведь универсал покупают не для того, чтобы быстро ездить, а чтобы много возить. А тут баллон посреди багажника! И на брюхо машина так и норовит лечь. Задумаешься...

Взвесив все «за» и «против», мы установили на ВАЗ-2111 одну из последних отечественных разработок – комплект газобаллонного оборудования ГИГ-IIIDL, удовлетворяющий нормам токсичности Евро II (с каталитическим нейтрализатором) со стандартным 50-литровым баллоном. Между прочим, для машин «восьмого»–«десятого» семейств с расстоянием между задними колесными арками 900 мм существует и баллон на 80 л.

РОЖДЕННЫЙ ЕЗДИТЬ НЕ ДОЛЖЕН ПОЛЗАТЬ

Комплект аппаратуры с заправленным баллоном – довесок в 65 кг, и в основном на задние колеса. Результат – уменьшение дорожного просвета под кормой на 13 мм. Минимальный просвет 165 мм под защитой двигателя и резонатором почти не изменился. Для полупустой машины на хорошем асфальте – потеря неощутимая. Другое дело, если приходится грузиться под завязку, да еще и передвигаться по разбитой дороге. Газовый баллон лишь усугубляет ситуацию – груженые машины «десятого» семейства и без него сидят очень низко.

Помещаем в машину балласт из расчета пять человек по 75 кг плюс 50 кг груза в багажнике – даже с учетом веса газовой аппаратуры в сумме это оказывается несколько меньше паспортной грузоподъемности 500 кг для ВАЗ-2111. Ныряем под машину: носовая часть опустилась на 15 мм, более загруженная корма – на 60 мм, минимальный просвет 110 мм под резонатором и задней частью выпуска, 130 мм под бензобаком, угол заднего свеса уменьшился с 19 до 11°. И это в статике. В движении проблема усугубляется тем, что на неровностях тяжелый задок начинает угрожающе раскачиваться, без труда выбирая оставшиеся 55 мм хода сжатия подвески – жесткость пружин и демпфирующие свойства амортизаторов остались прежними при существенно возросшей массе машины. Как же быть, если грузоподъемность машины часто приходится использовать по максимуму?

Опытный автолюбитель скажет: нужно увеличить жесткость пружин и эффективность амортизаторов. Хотя бы сзади. Но из подходящих вазовских задних пружин на универсале и так стоят самые жесткие. Отчасти делу могут помочь газонаполненные амортизаторы. Более простое, но не лишенное недостатков решение – проставки под задними стойками, так называемые домики.

Приподняв опоры стоек на 40 мм, мы получили для груженой машины просвет под резонатором 132 мм, под бензобаком 157 мм и угол заднего свеса 14°. Важно представлять, что проставки не увеличивают ни ход подвески, ни грузоподъемность машины,



Минимальный просвет со стандартной подвеской под груженым ВАЗ-2111 составляет 110 мм. Маловато для наших дорог.





Проставки высотой 40 мм (верхние отверстия соответствуют 54 мм) под задними стойками увеличивают просвет до 132 мм.







Багажник универсала вмещает 448 л, а 50-литровый баллон уменьшает его объем до 356 л.

а лишь приподнимают ее над дорогой. К тому же обладают недостатком – ухудшают устойчивость и управляемость, что проявляется в предельных режимах движения (ЗР, 1999, № 8).

А «БУБЛИК» ЛУЧШЕ!

В качестве резервуаров для сжиженного газа наиболее распространены цилиндрические баллоны. Основной их недостаток – занимают много места в багажнике. Например, 50-литровый баллон уменьшает объем багажного отсека ВАЗ-2111 с 448 до 356 л. В принципе, и этого в большинстве случаев хватит – у обычной «девятки» всего-то 330 л. Обидно другое: из-за некстати торчащего баллона теряется смысл в трансформации салона и в просторный кузов универсала теперь не поместится холодильник или небольшой шкаф.

У этой проблемы есть решение по имени «тор». Точнее, тороидальный газовый баллон – «бублик», который укладывают в нишу запасного колеса. В переднеприводных ВАЗах сюда помещаются торы наружным диаметром до 600 мм. Глубина ниши составляет около 190 мм и полностью в нее прячется только небольшая емкость литров на 35–40. Поэтому чаще устанавливают более вместительные, на 45–50 л, которые чуть возвышаются над уровнем пола. Самый большой баллон на 57 л имеет высоту 270 мм. Кстати, говоря о «литраже», обычно имеют в виду геометрический объем; полезная емкость будет меньше на 15–20% в зависимости от регулировки отсечного клапана.



Тороидальный баллон Stako объемом 47 л немного возвышается над полом и оставляет в нише еще место для инструмента.

Тороидальные баллоны различаются по расположению горловины для мультиклапана: у тех, что монтируют в нише, она внутри тора, а у установленных снаружи под полом (как, скажем, у «Москвича-2141») – на наружной стороне «бублика». Торы раза в два дороже цилиндрических баллонов, близких по объему. Наиболее доступна продукция рузаевского «Рузхиммаша», брянского «Плазмоформа» – небольшие торы «от производителя» обойдутся в 2000–2500 руб. Из импортных известнее других итальянские Tartarini, польские Stako – за них придется заплатить минимум 150 долларов. Выбирать есть из чего, главное, что теперь газовый баллон – «сараю» не помеха.

В ближайшее время в багажнике нашего ВАЗ-2111 поселится тор, а там подоспеют впечатления от эксплуатации новой газовой системы, так что, похоже, рано прощаться с нашим «старичком». □

ТОРОИДАЛЬНЫЕ БАЛЛОНЫ ДЛЯ ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫХ ВАЗОВ

Геометрический объем, л	Наружный диаметр, мм	Высота, мм	Масса, кг	Примерная цена, долл.	Производитель
36	580	185	22,0	2100 руб.	«Рузхиммаш»
39	580	200	23,0	150	Stako
45	580	225	26,0	2350 руб.	«Рузхиммаш»
45	580	225	25,0	160	Stako, Tartarini
40	600	190	21,5	150	Stako
42	600	200	22,0	155	Stako
47	600	220	23,5	160	Stako
52	600	250	25,0	165	Stako
53	600	220	29,0	4500 руб.	«Плазмоформ»
57	600	270	26,0	170	Stako

ФРАК НАРОДА

АНАТОЛИЙ СУХОВ. ФОТО: «ФОЛЬКСВАГЕН» И АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ



В России «фольксвагены» завоевали репутацию сравнительно недорогих, долговечных и ремонтопригодных авто. Модели середины 90-х – одни из самых популярных на вторичном рынке. Это «Пассат В4» (1993–1996), «Гольф III» (1991–1997) и созданный на базе последнего пятидверный седан «Венто» (1992–1998), наследник «Джетты». Даже после осеннего повышения пошлин эти иномарки вполне сравнимы по цене с новыми ВАЗами: в среднем 6–8 тыс. долларов в зависимости от года выпуска и комплектации.

Несмотря на принадлежность к разным классам, «Пассат» и «Гольф» похожи, как близнецы-братья: почти совпадающая гамма двигателей, сходная по конструкции подвеска, много унифицированных узлов в дополнительном оборудовании. Поэтому и рассматривать их будем вместе. А помогут нам в этом специалисты дилерского техцентра «Рус-Лан».

ПОПРОЩЕ ИЛИ ПОМОЩНЕЕ?

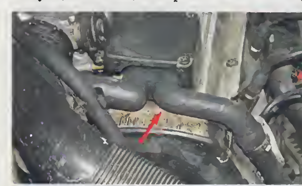
Карбюраторные двигатели (в том числе загадочные даже для корифеев карбюраторы с электронным управлением) остались в прошлом. Неискушенные же покупатели порой принимают за карбюратор блок центрального впрыска. Оснащенные им моторы вполне надежны и неприхотливы: переваривают «92-й» бензин. Но в почтенном возрасте (7–8 лет или 200 тыс. км) у них частенько расстраивается холостой ход. Причина «троения» – подсос постороннего воздуха. «Проблемные» места – уплотнение между блоком впрыска и впускным коллектором и вакуумная магистраль от коллектора к усилителю тормозов. В обоих случаях замена потрескавшихся резинок занимает считанные минуты, да и стоит копейки. После этого можно забыть о проблемах еще на несколько лет. Если же обороты холостого хода занижены или завышены, возможно, вышел из строя сервопривод дроссельной заслонки. Промывка помогает редко, сравнительно дорогой узел приходится менять.

Двухлитровые бензиновые двигатели – с распределенным впрыском топлива. Они получились на редкость удачными, но требуют уже «95-го» бензина и весьма чувствительны к чистоте топлива и воздуха. При городской эксплуатации воздушный фильтр стоит менять через 15 тыс. км. Если двигатель «троит», проверьте резиновый шланг вентиляции картера: бывает, через трещины в нем подсасывается воздух. Новый шланг прослужит 6–8 лет.

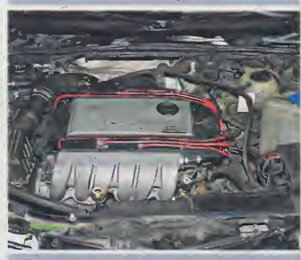
У нас рекомендуют менять ремень ГРМ вместе с натяжным роликом каждые 90 тыс. км (в сервисной книжке – 120). При обрыве с восьмиклапанными двигателями ничего страшного не произойдет, чего не скажешь о двухлитровом шестнадцатиклапаннике.

V-образные «шестерки» с индексом VR6, по сути, почти рядные двигатели: угол развала – всего 15° и накрыты цилиндры общей головкой. В целом надежные, с цепным приводом ГРМ, эти двигатели не выносят перегрева. Чаще всего в нем виноват низкий уровень охлаждающей жидкости или забитый пухом радиатор. Пробитая прокладка головки блока – не худший сюрприз, иногда покоробленную головку приходится шлифовать. Если при включении кондиционера температура двигателя начинает расти, это последнее предупреждение: радиаторы пора чистить.

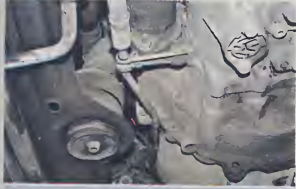
Выбирая автомобиль с VR6, не надейтесь, что предыдущий хозяин щадил мотор. Такую «пушку» не покупают случайно, поэтому будьте уверены: стрелка тахометра частенько забегала в красную зону. Нередко к 80–90 тыс. км износ поршневых колец уже дает о себе знать ощутимым – до 1 л на 1000 км – расходом масла (что, впрочем, как раз укладывается в заводской допуск). Подождать с ремонтом можно,



Если двигатель «троит», проверьте шланг вентиляции картера.



VR6 – хорош, но дорог.



Переднюю опору силового агрегата придется менять через 50–70 тыс. км.



Сломанный пластмассовый держатель троса на рычаге штока выбора передач «Пассата» (в кружке) лишает автомобиль заднего хода.

но через 30–40 тыс. км постоянное «умасливание» двигателя станет разорительным, да и отложения на тарелках клапанов вырастут в сталагмиты.

Если при перегазовках появился звук со стороны приводных цепей ГРМ, первым делом проверяем давление масла: натяжитель цепи – гидравлический. Давление в норме? Возможно, вытянулись сами цепи, износились их звездочки. В любом случае эти детали лучше менять комплектом и обязательно проверить работу натяжителя.

ЧУЖИХ НЕ ЛЮБИТ

Доля дизельных «фольксвагенов» сравнительно невелика. Моторы надежны, но не терпят вмешательства дилетантов. Причем неважно, идет ли речь о сложном ремонте или «всего лишь» замене ремня ГРМ. Его меняют через 90 тыс. км вместе с натяжным и обводным роликами, а потом обязательно регулируют угол опережения впрыска. В тяжелых условиях (сильные морозы, «жесткая» работа двигателя из-за плохого топлива и т. п.) стоит сократить интервал до 60 тыс. км – в случае обрыва порой дешевле сменить автомобиль.

Вихрекамерные моторы существенно дешевле собратьев с непосредственным впрыском TDi в обслуживании и ремонте, но в целом расходы зависят от качества солярки и аккуратности владельца. Так, забывая регулярно сливать отстой воды из корпуса топливного фильтра, можно досрочно «попасть» на замену дорогого ТНВД. В среднем же топливная аппаратура без проблем выхаживает 100–150 тыс. км.

НЕ В КОНЕЙ КОРМ

Недавно инженеры «Фольксвагена» нагрянули в Россию с проверкой. Исследовали качество бензина в Москве и ближайшем Подмосковье. Их «Гольф IV», напичканный измерительной аппаратурой, зафиксировал «несварение желудка»: недобор мощности двигателя достигал 15%, а корректировка угла зажигания – 10°. И это на полностью исправном автомобиле! Но немцы покачали головой и уехали, а бензин каким был, таким и остался. Поэтому ко второму ТО (30 тыс. км), помимо топливного фильтра и пробитых свечей зажигания, стоит заняться форсунками. «Рус-Лан» рекомендует профилактически промывать их непосредственно на автомобиле с использованием соответствующего оборудования и препаратов.

Если завыл топливный насос, жить ему осталось недолго. Сняв бак, обязательно отмойте его от твердой составляющей российского бензина, иначе новый насос скоро отправится вслед за предшественником.


Сайлент-блоки рычагов передней подвески меняют отдельно, а наибольшего внимания потребуют стойки стабилизатора (показаны стрелками). При больших пробегах придется заменить и фланец дифференциала (в кружке).



Компьютерная диагностика геометрии кузова на подкатном стенде.


Сайлент-блоки задней подвески намертво «свариваются» с балкой.


Диагностический разъем у «пассатов» – рядом с комбинацией приборов.

А СЧЕТЧИК ЩЕЛКАЕТ...

Межсервисный пробег для этих машин – 15 тыс. км. Меньше других «внеплановых» работ требует двигатель. К 50–70 тыс. км может застучать передняя опора, а после трех-четырех лет – зарычать глушитель. Срок службы сцепления сильно зависит от стиля езды. У спокойного водителя оно проживет 130 тыс. км, у «гонщика» – кончится к 50–60 тысячам. Учитывая, что работа обойдется недешево, менять его лучше комплектом (диск, корзина, подшипник).

Претензий к «автомату» при своевременной замене масла и аккуратной езде практически нет. Единственная загадка, с которой может столкнуться владелец пожилого автомобиля, – попадание воды в коробку (масло превращается в эмульсию). Разгадка – в прохудившемся теплообменнике системы охлаждения, который начинает не только обмениваться с маслом теплом, но и делиться антифризом.

«Механика» весьма долговечна, но тоже не без сюрпризов. Если «Пассат» вдруг лишился задней передачи, а на «Гольфе» она путается с первой, не спешите менять коробку. Проблема – в копеечных детальках привода переключения. На «Пассате» ломается пластмассовый держатель троса на рычаге КП, на «Гольфе» выходят из строя пластмассовые втулки тяг (скрип, люфт при включении). Поломка втулки механизма переключения может вызвать люфт рычага и на «Пассате».

ШРУСов с целыми пыльниками хватает на 100 тыс. км. Тогда же могут «попроситься» сальники дифференциала. При этом стоит обратить внимание и на фланец дифференциала: кольцевая выработка на его поверхности – показание к замене. Подшипники задних колес – роликовые конические. Как и на «Жигулях», зазоры в них надо периодически проверять и регулировать. Передние подшипники – двухрядные шариковые, регулировке не подлежат. Прослужат они 60–80 тыс. км.

Подвеска требует внимания чаще других узлов. Стойки стабилизатора поперечной устойчивости – каждые 40–60 тыс. км, стойки передней подвески на VR6 – 50–70 тыс. км, на прочих – чуть реже. Стук в верхней опоре стойки из-за просевшей резины обычно появляется к 30–70 тыс. км пробега. После замены деталей придется отрегулировать и схождение колес. Шаровых опор хватает на 50–80 тыс. км, задних сайлент-блоков рычагов передней подвески – на 30–60 тыс. км, передних – на 100 тыс. км.

Сайлент-блоки задней подвески живут 60–70 тыс. км. Заменять их лучше в хорошем сервисе: потребуется прокачка заднего тормозного контура, да и детали намертво «прикипают» – приходится использовать силовые методы, а перед установкой новых сайлент-блоков тщательно зачищать посадочные места. Задние амортизаторы потребуют замены каждые 30–60 тыс. км, в зависимости от загрузки автомобиля (на универсале они служат меньше).

Стук в рулевом управлении может быть вызван люфтами в шарнире тяги (50–80 тыс. км), наконечника (60 тыс. км) или в карданных шарнирах рулевого вала. Обычно в последнем случае люфт – минимальный, и ремонт не требуется.

На автомобилях с двигателями мощностью до 100 л. с. задние тормоза – барабанные, на остальных – дисковые. Передние и задние диски служат по 100–120 тыс. км, барабаны долговечнее – 120–140 тыс. км. Колодки меняют вдвое реже. Чтобы не закисали направляющие суппортов, покрывайте их высокотемпературной смазкой при каждой смене колодок.

Нередко закисает привод ручника, особенно на машинах с АКП, где им почти не пользуются. Это серьезно нарушает работу всей системы. Вопреки распространенному мнению, ручник нужен и «автомату» – он позволяет разгрузить механизм блокировки трансмиссии, который обычно используют здесь вместо тормоза.

При замене эксплуатационных жидкостей будьте внимательны. В «автоматах» до 1995 года «прописан» Dexron III, после – специальное «фольксвагеновское» масло ATF TRANS MAX 2. Замена – вместе с фильтром каждые 60 тыс. км. Жидкости для гидроусилителя руля тоже разные. На европейских «фольксвагенах» используют G-002 зеленого цвета (крышка бачка зеленая или черная). Если же автомобиль был собран в Мексике для американского рынка, то заливаем ATF Dexron II (на бачке – красная крышка с соответствующей надписью). Охлаждающую жидкость G-11 (синего цвета) и тормозную (DOT-4) меняем каждые два года.

ВРЕДНЫЕ СОВЕТЫ

О том, что обрыв ремня ГРМ грозит дорогостоящим ремонтом, кажется, напоминать не стоит. Но многие не знают, как создать критическую нагрузку. Если у вас дизельный двигатель, достаточно в сильный мороз пару раз попробовать завестись с буксира – только сцепление отпускайте порезче, иначе зубья могут выдержать. Другой проверенный способ доконать ремень на дизеле – аэрозоль для быстрого пуска. При удачном стечении обстоя-

тельств хватит и одной вспышки. Третий способ подходит для любого двигателя и особенно хорош летом, когда сцепление шин с дорогой наилучшее. Его любят начинающие «стритрейсеры»: при интенсивном разгоне, когда скорость переваливает за сотню, ударом включают не третью, а первую передачу (благо они рядом). Такого не выдерживает даже VR6 с цепным приводом ГРМ. Иногда рвется цепь, иногда срезаются звездочки с распредвалов. В любом случае сумма ремонта запомнится надолго.

ШРУСы за один день не прикончить, но в месяц уложиться можно, если регулярно стартовать с пробуксовкой полностью вывернутых передних колес. Для полноприводной трансмиссии (автомобили с шильдиком «syncro») – свой подход. «Раздатка» не переносит, когда установлены шины разной размерности (или на одной оси сильно изношенные). Разные радиусы качения колес постепенно доконают дорогой агрегат.

СТАРЫЕ СВЯЗИ

Отремонтировать «Фольксваген» в России не проблема. Помимо сети дилерских и специализированных техцентров, есть немало умельцев и в частном секторе. Много литературы по ремонту. Но если переборку подвески и тормозов (что составляет основную заботу владельцев) можно доверить просто грамотному слесарю, то двигатель лучше отдать профессионалам. Без фирменного оборудования разобраться в неисправностях системы управления способен разве что ясновидящий. У дилеров на этот случай есть мотор-тестер VAG-1551 или диагностическая станция VAS-5051.

Оригинальные запчасти не всем по карману. По отзывам владельцев, в подвеске и ходовой неплохо работают изделия «Лемфордера», «Феби», TRW. В двигателе же профессионалы советуют использовать только «оригинал» (кроме, пожалуй, фильтров и ремня привода навесных агрегатов), тем более что требуется это нечасто.

На эти машины в Европе действовала фирменная гарантия: шесть лет от сквозной коррозии. Самые уязвимые места – колесные арки, особенно на машинах первых лет выпуска. Скрытые полости неплохо защищает заводской невысыхающий антикор и цинковое покрытие большинства панелей. Только вот буквы ZZZ в VINе автомобиля, так милые любителям «оцинковки», к ней никакого отношения не имеют, а дополняют идентификационный номер до требуемых по стандарту 17 знаков.

Многое о состоянии двигателя и «автомата» может поведать блок управления. Компьютерная диагностика обойдется не дороже 1000 рублей. Чтобы избежать ненужных «расспросов» приборов, продавцы, которым есть что скрывать, обрезают проводку. Покупать ли такую машину – вопрос риторический. □

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Сервопривод дроссельной заслонки (моновпрыск)	5800
Датчик массового расхода воздуха (двиг. 2,0 л)	12 900
Электробензонасос (двиг. 2,0)	10 400
Комплект форсунок (TDI)	22 800
ТНВД (TDI)	99 300
Ремень и натяжной ролик (двиг. 2,0 л, 8 клап.)	3520
Ремень, натяжной и обводной ролики (TDI)	6200
Цепь и звездочки ГРМ (VR6)	10 000
Запчасти для ремонта двигателя VR6 после обрыва цепи	ок. 50 000
Передняя опора двигателя	3600
Датчик кислорода	5300
Каталитический нейтрализатор	25 000
Резонатор	5000
Глушитель	6500
Стойки стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески, 2 шт.	2200
Верхняя опора стойки передней подвески	950
Стойка передней подвески	4100
Шаровая опора	1600
Задний сайлент-блок рычага передней подвески	650
Передний сайлент-блок рычага передней подвески	300
Амортизатор задней подвески	2800
Сайлент-блоки задней подвески («Пассат»), 4 шт.	4200
Подшипник задней ступицы	1050
Подшипник передней ступицы	2800
Рулевая рейка (с ГУР)	27 000
Насос ГУР	14 200
Рулевая тяга в сборе	4200
Наконечник рулевой тяги	1300
Передний тормозной диск («Пассат» 1,8 л моновпрыск)	1800
Передний тормозной диск («Пассат» VR6)	2700
ШРУС (кроме VR6)	6700
Фланец дифференциала	3200
Комплект сцепления	16 000
Компрессор привода центрального замка	8000
Моторчик стеклоочистителя заднего стекла	4500

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Замена ремня ГРМ и ролика (двиг. 2,0 л)	2800
Замена сервопривода дроссельной заслонки (двиг. 1,8 л)	1150
Промывка форсунок (включая расходные материалы)	1800
Замена электробензонасоса	2000
Ремонт двигателя VR6 после обрыва цепи	ок. 15 000
Замена сцепления («Гольф»/«Пассат»)	4300/4600
Замена масла и фильтра АКП	1600
Замена фланца дифференциала	1700
Замена рулевой рейки (с ГУР)	4900
Замена насоса ГУР	1340
Замена верхней опоры стойки передней подвески	2500
Замена рулевой тяги	1600
Замена наконечника рулевой тяги	850
Регулировка углов установки колес	1600
Замена шаровой опоры передней подвески	850
Замена заднего сайлент-блока рычага передней подвески (с МКП / АКП)	1300/2000
Замена переднего сайлент-блока рычага передней подвески	3500
Замена сайлент-блоков задней подвески	3500
Замена задних амортизаторов	2560
Замена подшипников передних/задних колес	1600/1000
Замена компрессора привода центрального замка	610
Замена моторчика стеклоочистителя заднего стекла	800



ЭВОЛЮЦИЯ «ГОЛЬФА III»

■ **1991.** Дебют третьего поколения. Бензиновые двигатели с центральным впрыском: 1,4 л (60 л. с.), 1,6 л (75 л. с.), 1,8 л (75 и 90 л. с.) и с распределенным впрыском: 2,0 л (115 л. с.) и 2,8 л VR6 (174 л. с.). Дизельные двигатели: вихрекамерный 1,9 л (64 л. с.) и созданный на его базе турбодизель (75 л. с.).

■ **1993.** Появилась версия GTI с мотором 2,0 л (150 л. с.). Дебют турбодизеля с непосредственным впрыском 1,9 л (90 л. с.). Представлены «Гольф Вариант» и «Гольф Кабрио» с кузовами универсал и кабриолет соответственно.

■ **1994.** Представлена полноприводная версия «Синкро», в том числе универсал.

■ **1996.** Устанавливаются новые двигатели: бензиновый 1,6 л (101 л. с.), турбодизель TDI 1,9 л с измененной геометрией турбины (110 л. с.) и экономичный атмосферный дизель 1,9 л (64 л. с.) с непосредственным впрыском топлива. Часть машин комплектуется VR6 2,9 л (190 л. с.) от «Фольксвагена-Коррадо».

ЭВОЛЮЦИЯ «ПАССАТА-В4»

■ **1993.** Рестайлинг седана и универсала предыдущего поколения. Бензиновые двигатели – те же, что и для «Гольфа III», кроме 1,4 и 1,6 л. Турбодизели 1,9 л: вихрекамерный (75 л. с.) и с непосредственным впрыском (90 л. с.).

■ **1996.** Синхронное с «Гольфом III» обновление линейки двигателей.



С ПОДАРКАМИ НА РОДИНУ... АВТОМАТА

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Ижевск знаменит как родина автомата. Здесь живет и работает сам «отец» самого популярного стрелкового оружия XX века Михаил Калашников. В России еще любят ижевские автомобили и мотоциклы – надежные, неприхотливые, недорогие, а сами жители Ижевска, как утверждает наш беспристрастный компьютер, еще очень любят журнал «За рулем». В городе и республике немало подписчиков ЗР, а среди присланных в редакцию журнальных анкет всегда очень много из столицы Удмуртии. Вот почему мы так обрадовались, когда выбор очередного маршрута нашей «Игры по-крупному» пал именно на Ижевск. В последние дни февраля два редакционных автомобиля, груженные подарками, взяли курс на Удмуртию. Везли они комплекты колес, автомагнитолы, наборы инструментов, компрессоры, аккумуляторы и многое другое.

На этот раз мы объявили, что в юбилейном для ЗР году хотим устроить конкурс автомобилей наших читателей и попросим их прибыть к месту встречи на своих «колесах». Уже с утра на площадке перед Ледовым дворцом «Ижсталь» в самом центре города начали собираться самые преданные поклонники ЗР. Словно по заказу, в этот день морозы вдруг сменились оттепелью. Радоваться бы. Но улицы буквально «потекли», и любой чистенький автомобиль через несколько минут превращался на дороге в грязнулю. Тем не менее первый приз в номинации «Самый чистый автомобиль» был вручен. Достался он ВАЗ-21099 и его хозяину Олегу Миронову: 17-летний опыт работы водителем помог ему найти, наверно, единственную сухую дорогу и сохранить автомобиль в чистоте.

В номинации «Автомобиль, проделавший самый дальний путь», бесспорную победу одержала «девятка» пенсионера Александра Николаевича Вершинина. На встречу с любимым журналом он вместе с семьей приехал аж за 230 км из поселка Яр (на границе с Кировской областью). Специально к этому событию он написал частушки и тут же их исполнил. Начинались они так:



Денис Киселев на УАЗе.



Члены клуба любителей «Оки».



А еще у Алексея Дулисова есть МАЗ.



Юрий Ярин и его «Пассат».



Андрей Инютин с верной «шестеркой».



Наташа Калашникова.



Самый чистый автомобиль – у Олега Миронова.



Александр Николаевич Вершинин с семьей.

«Мы в Удмуртии живем и читаем «За рулем». Он журнал весьма полезный, помогает нам во всем».

Спасибо, Александр Николаевич!

В номинации «Самый большой автомобиль» вообще-то должен был победить Алексей Дулисов – у него свой МАЗ, который его и кормит (Алексей Александрович занимается автоперевозками), но кормилец в канун встречи сломался, и на площадь перед Ледовым дворцом хозяин его приехал на десятилетнем, но все равно представительном «Мерседесе-230». Ему достался приз за «Самый шикарный автомобиль». А за «Самый большой» получил Денис Киселев на УАЗе, сотрудник охраны «Ижмаша». Денис увлекается автоспортом, участвует в соревнованиях на мотоциклах и вседорожниках. Спортивные навыки, видимо, помогли ему прибыть на место встречи первым – за три (!) часа до начала.

Почетный титул «Самый старый автомобиль» заслужил универсал «Фольксваген-Пассат» 1985 года. Его владелец Юрий Ярин содержит машину в идеальном состоянии, «балует» ее – то новые колеса поставит, то «противотуманки». Автомобиль отвечает взаимностью – заводится в любую погоду и отличается более чем скромным аппетитом.

«Самым народным», по общему мнению, была признана синяя «шестерка» Андрея Инютина, строителя из Ижевска. «В 1980 году, когда мне исполнилось 18 лет, благодаря вашему журналу я с первого раза сдал экзамен и получил «права», – рассказал он. – С тех пор езжу только на «шестерке». Это у меня уже третья. Кстати, теперь их собирают у нас, на «Ижмаш-Авто»!».

Юрист Наташа Калашникова (знаковая для города фамилия!) уверена, что «самый женский автомобиль» – ее десятилетний «Фольксваген-Пассат» – надежный, безопасный, вместительный. Очень ее огорчила новость о введении новых пошлин на подержанные иномарки. Чтобы «подсластить пилюлю», в канун женского праздника Наташе подарок от «За рулем» – автомобильный телевизор.

В тот день ценные подарки были вручены владельцам более чем 50 автомобилей – новых и не очень, наших и не наших.

Номинации предлагались буквально с хода – и «самый быстрый», и «самый семейный», и «восставший из пепла», и даже «самый ржавый». А жители города и республики, которые приехали или пришли пешком (и таких было немало) на встречу с журналом (всего, по нашим подсчетам, собралось около 200 человек), поведали нам истории своих автомобилей и своей жизни с ними, говорили о своих проблемах, о том, какие материалы хотели бы видеть в журнале. Пришлось выслушать и признания в любви к журналу, некоторые даже принесли с собой старые номера – 20–30-летней давности! Такое не забывается.

Да, совсем не зря мы отмахали почти две с половиной тысячи километров. Но компьютер уже решает новую задачу – куда проложить очередной маршрут «Автомобилю россыпью»? Щелк, щелк, щелк – и ответ готов: в мае наш путь на юг, в Волгоград, где только подписчиков ЗР около 4 тысяч, а читателей – во много раз больше. Но это далеко не все: в юбилейном году мы разыгрываем несколько автомобилей. В марте среди участников анкеты ЗР нашла своего хозяина новенькая «десятка», а в апреле сразу двое счастливчиков получат ключи от ВАЗ-2109. Может быть, один из них – вы?

Удачи!

А ЗАВТРА БЫЛ АВТОМОБИЛЬ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Вканун юбилея журнала мы решили немного побольше узнать о своих читателях. Для этого опубликовали специальную анкету в ЗР, 2003, № 2. Вопросы поделили на три группы. Первая – анализ читательской аудитории и ее разнообразного автопарка. Вторая – вопросы о следующем вашем автомобиле и третья – свободные фантазии на тему: «машина моей мечты».

Первые анкеты пришли в редакцию буквально через два дня после появления журнала в продаже, а ко времени сдачи этого материала в адрес ЗР поступило (и было обработано) свыше трех тысяч анкет. Эта работа продолжается, но в юбилейном номере хочется представить хотя бы краткие итоги.

КТО МЫ?

Как свидетельствуют анкеты, по-прежнему подавляющее большинство наших читателей – мужчины (их 95%). Но тот факт, что 5% из приславших анкеты – женщины, уже говорит о многом: так держать, дамы! Традиционно среди откликнувшихся на вопросы анкеты большинство – подписчики (59%). Немудрено – это наиболее организованная часть читателей: они самые активные участники всех наших акций и, как следствие, среди них самый высокий процент победителей и призеров. Извините – таковы законы вероятности.

О сегодняшнем парке наших читателей подробнее поговорим в следующем номере. Скажем только, что личный автомобиль у 84% ответивших на вопросы анкеты, остальные 16% или пользуются служебным транспортом, или «безлошадные». Но все это будни, а в праздник хочется порассуждать о том, что ждет нас впереди.

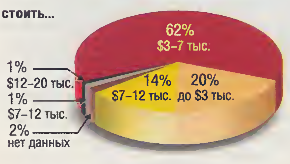
Мой следующий автомобиль будет...



собран...



стоить...



НА ЧЕМ ОСТАНОВИТЬ ВЫБОР

Ответы на группу этих вопросов оказались куда оптимистичнее прогнозов, которыми нас потчуют иные «пророки» от политики и экономики. По результатам нашего анкетирования, российский автопром не умрет, а мы будем покупать его изделия даже и при росте нашего благосостояния. Примерно каждый третий из участников опроса выбрал в качестве следующего автомобиля новую отечественную машину класса С. Около 10% опрошенных остановили свой выбор на иностранных легковых автомобилях всех классов (преимущественно все же С), собранных в России, а еще 3% предпочли вседорожник («КИА-Спортидж» или «Шевроле-Ниву»). Почти 20% подумывают о новых или подержанных машинах из-за рубежа (см. диаграммы).

Вряд ли наша группа при всей ее количественной репрезентативности отражает весь спектр мнений и запросов автомобилистов. Но нашей целью в данном случае, напомним, был «зарулевский» электорат.

Автомобиль мечты… Тут уж каждый мог себе такое нарисовать! Один из читателей даже описал свой идеал в образе вседорожника-купе с передним приводом (!) и нестандартным дизайном.

В основной же своей массе читатели ЗР – технически осведомленные реалисты, живущие к тому же в России. Поэтому 64% опрошенных в идеале остановились на легковом автомобиле, желательно – с полным или передним приводом. Понять их можно: дороги у нас такие, да если еще зимы вспомнить… А вот разговоры о том, что «какой русский быстрой езды не любит», относятся к категории мифов. Данные опроса показывают: динамические характеристики «машины мечты» на первом месте лишь у 4% участников, стольких же волнует комфорт, а о дизайне и вовсе

ЖУРНАЛУ 75 лет «ЗА РУЛЕМ»

...ко для хозяйственных нужд, но и для ...и пассажиров.

...р. Г. Ив. Горбаченко (Полоцког... ...дер. Горбатовка) пишет: „Нам нуже... ...втомобиль, чтобы на нем можно был... ...рожь, дрова, молоко, овощи, фрукты н... ...базар н т. д.; но он должен быть так лего... как это только возможно. Кроме того, над... сделать так. чтобы в этом же автомобиле м... моглн поехать и в гости, может быть, придетс...

«…Крестьянин Г. Ив. Горбаченко пишет: «Нам нужен такой автомобиль, чтобы на нем можно было возить рожь, дрова, молоко, овощи, фрукты на базар и т. д.; но он должен быть так легок, как это только возможно… Лучше, если бы было два кузова: будничный и праздничный. Он также должен быть дешев». («За рулем», 1928, № 1)

задумывается только каждый 50-й. Зато 63% «ставят» на надежность, а 27% – на безопасность. Словом, «синяя птица» может быть даже не очень красивой, не очень комфортной, летающей не слишком быстро, зато – надежно. Давно известно: тише едешь – дальше будешь.

Но все-таки в душе наши люди – неисправимые романтики. Иначе как можно объяснить, что только 35% опрошенных, даже если их не ограничивать в средствах (такие мы поставили «жесткие» условия), выбирают вседорожник! Остальные (а их большинство!), выходит, верят, что дороги у нас – будут…

Любопытно распределились симпатии наших читателей к кузовам различной формы и назначения. Вообще-то принято считать, что жители «третьих стран» традиционно выбирают седаны (для них даже специальные модели разрабатывают, типа «Клио Символ»), а вот богатых – универсалы и хэтчбеки. Так вот, только 31% читателей ЗР сделали бы выбор в пользу седана. Гораздо больше – 38% – приверженцев универсалов, 12% – практичных хэтчбеков, а 11% купили бы семейный мини-вэн. Отметим, что 3% назвали пикап. В самом деле удобно – и семью перевезти можно, и урожай с дачи. И только 4% из опрошенных мечтают о непрактичном, но ужасно стильном спортивном купе или родстере.

P.S. *Если перенестись из области фантазий в день сегодняшний, то надо вспомнить еще и о вполне реальной мечте: для одного из участников анкетирования уже в этом месяце сказка станет былью в виде новенькой «десятки». На кого падет выбор? Это очень скоро решит наш компьютер…* □



С ПРАВЫМ УКЛОНОМ

АНАТОЛИЙ СУХОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

«ПОЛНЫЙ ФАРШ» – СТАНДАРТНО

Когда-то ходил такой анекдот. Присмотрел покупатель машину в салоне, спрашивает: «Здесь есть кондиционер и электропакет?» Ему в ответ: «За опции придется доплатить 1500 долларов». Дорого! Отправился на рынок праворульных машин: «Хочу такую «Тойоту», но только с электростеклами и кондиционером». А продавцы говорят: «Извините, мы автомобили не разукомплектовываем, на ней еще второй кондиционер, люк и подогрев «дворников».

Этим и подкупают «японцы»: электрозеркала отряхиваются от снега и помнят настройки, «дворники» – с подогревом, в салоне – ионизатор воздуха, массажер, телевизор, навигационная система. Вот далеко не полный перечень оборудования, которое все еще удивляет наших да и большинство европейских автомобилистов. Ну, а центральный замок, подогрев зеркал и сидений, кондиционер и круиз-контроль – это их стандарт даже не вчерашнего, а позавчерашнего дня.

Когда после падения «железного занавеса» из Японии стали привозить «тойоты», «ниссаны», «хонды» и «мицубиси», они быстро завоевали почти все пространство к востоку от Урала. Во враждебной всякой технике среде обитания они показали себя неожиданно живучими: моторы безропотно переваривали отечественный бензин, подвеска глотала ямы, требуя внимания куда реже, чем «жигулевская», а в электрику вообще мало кто вникал, поскольку работала она безотказно.

Но через Уральский хребет «японки» перетекали медленно: о том, чтобы вытеснить ВАЗы и ГАЗы с их исконных территорий, не было и речи. Чем дальше от богатой и цивилизованной Японии, тем дороже запчасти, хуже сервис, да и доставлять машины нелегко. На что же рассчитывать покупателю в европейской части России и, вообще, стоит ли овчинка выделки?

МАШИНА ДЛЯ ЛЕНТЯЯ

Коробка-«автомат» на европейских авто встречается нечасто, и за возможность забыть о третьей педали и рычаге придется доплатить несколько сотен «зеленых». В Японии – наоборот, редкостью считается механика. Даже культовые автомобили со спортивной жилкой («Хонда-Прелюд», «Тойота-Селика», «Ниссан-Z») не миновали «автоматизации».

Японские коробки надежны и незадумчивы. Убивают их лихие русские гонщики, переносящие навыки обращения с ручной КП на «автомат»: передергивают рычаг и тут же вжимают газ до упора. Несколько таких стартов – и коробка станет дергаться уже независимо от педали газа. Порой губит «автомат» домашнее обслуживание: сколько и что заливать в «черный ящик», понимают не все. Забывают порой и о том, что вместе с маслом нужно менять (на некоторых авто – очищать) фильтр.

Нам же «автомат» как нельзя кстати – не надо переучиваться шуровать рычагом левой рукой. Если же вы ярый сторонник традиционных коробок, то поиск желанного автомобиля может затянуться. И не исключено, что праворульный «японец» с механикой обойдется дороже.

ГРЯЗНАЯ СОЛЯРКА ИЛИ РАЗБАВЛЕННЫЙ БЕНЗИН?

Оба этих фирменных отечественных продукта для японского мотора, что для француза – денатурат: прежде чем помереть, помучается. Японские дизели, прихлебывая среднестатистическую мутноватую российскую солярку, долго не протянут, хотя по первости год-другой – «ни в одном глазу». Не слил отстой из топливного фильтра – готовься к замене ТНВД. А езда с переливающими форсунками сводит на нет главное достоинство дизеля – экономичность. Автомобиль с черным или густо-белым выхлопом по расходу денег через выпускную трубу может переплюнуть даже бензиновый аналог. Дизель, пожалуй, оправдан только для большой машины (вседорожника), когда сэкономленное топливо позволяет с лихвой окупить даже возможный ремонт топливной аппаратуры.

С бензиновыми двигателями проще. Насос и форсунки дешевле, менять их несложно, да и угол впрыска регулировать не придется. Вместе с тем, в скромные по объему моторы японцы ухитряются запихать столько «лошадей» (100 л. с. с литра без наддува – не предел), что малейшая неисправность системы охлаждения грозит пробитой прокладкой, а то и покоробленной головкой цилиндров. Соответственно – многие знаки до запятой в сумме заказ-наряда.

При этом к октановому числу моторы непривередливы. Многие, даже





На парковке зеркала можно сложить, нажав на кнопку.

Навигационная система есть даже на пожилых «японках».

«Хонда-Прелюд» – один из лучших «автомобилей для водителя».

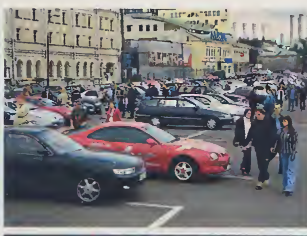
Активно подруливающая задняя подвеска серийно устанавливается на «хондах» уже почти 15 лет.



Съезд владельцев праворульных машин в Москве.

Бачок омывателя вплотную к расширительному бачку – жидкость не замерзнет.

В один блок объединены телевизор, магнитола и проигрыватель компакт-дисков. И не ломаются – вот уже десять лет!







вполне современные агрегаты с многоточечным впрыском довольствуются «91-м» бензином. О «98-м» нет и речи. Главное, не заправить автомобиль этилированным топливом – оно выводит из строя нейтрализатор, лямбда-зонд и, как следствие, нарушает нормальную работу программы управления.

В целом двигатели надежны, за исключением карбюраторных, доживающих свой век на российском рынке. По сложности японские карбюраторы сравнимы, пожалуй, лишь с их же компьютерами. Но еще хуже карбюраторы с электронным управлением. Вкладывать деньги в такой автомобиль не стоит. Даже официальные дилеры шарахаются от них, как ошпаренные, а единственный отработанный метод диагностики – замена хитрого прибора на заведомо исправный. Только где ж его взять, разве что возить с собой запасной?

РЕДКИЙ ЗВЕРЬ

«Впереди планеты всей» японцы не только в комфорте. Нетрадиционные решения, не нашедшие отклика у прагматичных европейцев, японские инженеры довели до конвейера. Это и роторные двигатели, и активно подруливающие задние колеса (причем даже в полноприводных версиях), и перераспределение крутящего момента двигателя в зависимости от загрузки ведущих колес.

Работают все эти системы так, как и полагается серийным узлам – надежно. Не прощают лишь дилетантства в обслуживании и ремонте. Например, при нарушении геометрии передка задняя подруливающая подвеска «Хонды» (второго поколения – с электронным управлением) будет стремиться компенсировать увод, и водитель ничего не заметит. Но от постоянной нагрузки электроприводы подруливающего механизма могут выйти из строя. Также при регулировке углов установки задних колес нужно знать, как выставить механизм в среднее положение. Без этого загубите его наверняка. Впрочем, при нормальной эксплуатации даже в российских условиях сервисная книжка не врет – в обслуживании узел не нуждается.

КРЭШ-ТЕСТ КОШЕЛЬКА

Авария – всегда расходы, но для праворульной «японки» добавляется проблема поиска запчастей. На европейской территории России таких машин мало и найти нужную деталь на разборках или по объявлению с ходу удается редко. Железо и оптика от «европейцев», как правило, не подходят. Можно, конечно, заказать «оригинал», но Япония далеко, порой узел приходится ждать месяц, да и цены ой как кусаются.

Неоценимую помощь здесь оказывают клубы владельцев таких авто в разных городах. Завалявшиеся запчасти на рынке не продашь, выбрасывать жалко, а помочь попавшему в беду – пожалуйста.

СПРАВА НАЛЕВО

Нашего человека не пугают трудности. Многолетний опыт подсказывает: автомобиль можно и даже нужно дорабатывать. Поэтому заманчивая идея переставить руль справа налево, сохранив всю «начинку» и получив таким образом «эксклюзив», будоражит многие умы. Часто начинание умирает на корню, наткнувшись на отсутствие леворульного аналога. Но если даже теоретически переделка возможна, практически придется перестроить половину автомобиля – моторный щит, кронштейны, жгуты, магистрали, приборную панель и т. д. и т. п. В результате странной модели автомобиль с сомнительной отныне надежностью и безопасностью обойдется дороже родной леворульной версии.

«ЗА» И «ПРОТИВ»

Подытожим вкратце плюсы и минусы праворульных машин. К первым относятся надежность, комфорт, богатая комплектация, умеренная цена, низкая угоняемость. К тому же у водителя больше шансов выжить в серьезном ДТП – фронтальный и боковой удар слева приходится в пустоту (если водитель в машине один). Не забудем и удобный выход на тротуар – для России с ее грязью на дорогах это существенно (с другой стороны, пассажир высаживается на проезжую часть...).

Главный недостаток – худший обзор при обгоне. Но безопасность прежде всего определяется стилем вождения, немало водителей ездит «вслепую» и на леворульных авто. На «японках» же думающий водитель просто будет держаться подальше от впереди идущих грузовиков и автобусов, благо мощность мотора позволяет не затягивать обгон.

Другой недостаток обычно недооценивают, хотя он нередко приводит к опасной ситуации. Вашего покорного слугу чуть не хватил инфаркт, когда «Вольво-740», припаркованный у тротуара, вдруг вывернул влево перед самым носом без «поворотников» и без водителя (!) – через стекла четко просматривался пустой подголовник. Инстинктивный удар по тормозу и внутренний вопль: этого не может быть! Только через секунду удалось разглядеть девушку за рулем. Справа.

Сегодня покупатель может судить о разных автомобилях не понаслышке, выбор – на любой вкус и карман. И, судя по данным ГИБДД, с каждым годом все больше россиян уступает соблазну «переметнуться вправо», предпочитая новым авто образца семидесятых старую технику двадцать первого века. □

ПО АМЕРИКЕ НА МОТОРХОУМЕ



МАКСИМ И ЕЛЕНА МАКСИМОВИЧ, ПЕРМЬ. ФОТО: АВТОРОВ

Осенью прошлого года мы решили поехать к друзьям в Америку. Потом наш план изменился – возникла идея путешествия по восточному побережью Соединенных Штатов, от Нью-Йорка до Ки-Уэста, да еще и на моторхоуме. Американские друзья, отметив «оригинальность» идеи, предостерегали от множества трудностей – от проблем с парковкой до ураганов, надвигавшихся на Флориду. Советовали: если уж непременно хочется путешествовать на моторхоуме, возьмите в аренду и буксируйте за собой небольшой легковой автомобиль, чтобы ездить на нем в городах.

Через Интернет нашли несколько компаний по прокату RV – recreation vehicle, что в буквальном переводе означает «транспорт для отдыха». Выбрали 24-футовый моторхоум на шасси «Форда-Эконолайн». Оказалось, мы собрались путешествовать в мертвый сезон (он длится с середины октября до Рождества), и аренда будет стоить всего $53 в день, не считая платы за пробег. В разгар сезона, в июле–августе пришлось бы выложить вдвое больше – $111. За 15 дней мы рассчитывали проехать 3500 миль, причем с предоплатой пробега нам был предложен льготный тариф из расчета $125 за каждые 500 миль. Компания также брала на себя бесплатный трансфер – доставку из аэропорта и обратно. Подписали присланный по факсу договор об аренде, заплатив кредитной карточкой $500 за резервирование.

В Нью-Йорк прилетели вечером и отправились в гостиницу, а на следующий день за нами приехал представитель компании. На стоянке, севернее Бронкса, под дождем мокло множество моторхоумов. Мы с нетерпением вглядывались, пытаясь угадать, который из них наш.

Наш «Форд-Эконолайн», длиной чуть меньше семи с половиной и высотой три с половиной метра, оказался не самым большим, но и далеко не маленьким. Практически мы получали в аренду дом площадью 18,3 м^2 и в нем три просторные двуспальные кровати, одна из которых днем превращалась в стол с двумя диванами, шкафы, кресло, кухня с мойкой, холодильником, газовой плитой, вытяжкой и микровол-







Все флаги в гости будут ... к ним?

Так выглядит Нью-Йорк с небоскреба «Эмпайр стейт билдинг»...
...а так – наш «Форд» внутри.

Нью-Йорк.













Ground Zero – здесь стояли две высотки Центра международной торговли.

Высота – 320 м над улицами Нью-Йорка.

Брайтон – мостовые... ...и тротуары.

новой печью, а также душ, туалет, кондиционер, отопитель, автономный генератор. За посуду и постельное белье надо было платить отдельно.

Управлять таким «грузовиком» в первый раз, да еще в незнакомом Нью-Йорке, было страшновато: надо точно держаться на своей полосе, учитывать габариты и занос на поворотах, успевать читать дорожные знаки и надписи на мостах и тоннелях. В Нью-Йорке побывали на «Эмпайр стейт билдинг», Таймс-сквер и площади Рокфеллеровского центра. С экскурсией проехали по Манхэттену, увидели Чайнатаун, Уоллстрит, Статую Свободы, а также Ground Zero – так называется теперь место, где стояли две башни Центра международной торговли.

Из Нью-Йорка отправились по хайвэю № 95 во Флориду, вдоль всего восточного побережья – через Нью-Джерси, Делавэр, Мэриленд, Виргинию, Северную и Южную Каролину, Джорджию. В пути посещали информационные центры. Они есть в каждом штате и здесь всегда можно получить каталоги, подробные карты дорог, информацию по отелям и мотелям, парковкам, прокату туристического снаряжения и т. д.

Америка покрыта разветвленной сетью автомобильных дорог и во всех отношениях идеально приспособлена для путешествия на автомобиле. Особенно хороши межштатные хайвэи: многополосные, с отличным покрытием, четкой разметкой и светоотражателями. Ограничение скорости в разных штатах от 55 до 75 миль/ч, но американцы, как правило, превышают его миль на десять. Движение настолько организованное и размеренное, что прямо-таки убаюкивает, ведь почти все едут с круиз-контролем. За все время мы видели лишь две аварии – оба раза машины вынесло на обочину.

На хайвэях есть электронные табло с информацией о пробках или с просьбой включить радио и настроиться на определенную волну, чтобы прослушать дорожную информацию. Большинство дорожных знаков – таблички с надписями: «ограничение скорости 70 миль/ч», «правый ряд поворачивает направо», «через 2 мили выход № 2 на дорогу 95 North». Без чтения знаков, в буквальном смысле слова, не обойтись – заедешь не в тот ряд или пропустишь нужный поворот, а обратно вернуться не так-то просто.

Правила дорожного движения несколько отличаются от наших: например, можно поворачивать на красный сигнал светофора направо, на равнозначном перекрестке первым едет тот, кто первый к нему подъехал и остановился. На хайвэях довольно много платных участков и платных мостов, размер пошлины фиксирован или зависит от расстояния – в разных штатах мы платили от $0,25 до 12. Полицию на дороге видели только в крупных городах. В большинстве случаев ее функции – предупреждение, а не наказание. Например, в Майами, вечером, из проезжавшей мимо полицейской машины нам просто громко крикнули: «Включите фары».

Каждые 10–20 миль на хайвэях мелькают знаки с надписями Gas, Food, Lodging – топливо, еда, жилье. При большинстве заправок есть маленький магазин, где продают телефонные карточки, местные и международные – по карточке в $5 можно разговаривать с Москвой 240 минут.

Дальше на юг все чаще попадаются Rest Areas – зоны отдыха. Иногда это просто оборудованная стоянка, но чаще целый комплекс – заправка, рестораны и кафе, отели и мотели, магазины.

То, что добрая половина населения Америки страдает от излишнего веса, похоже на правду. Путешествующие американцы питаются, как правило, в заведениях Fast Food типа Subway, Burger King, McDonalds, KFC, Taxo Bell и т. д. Здесь достаточно знать ответ на два чаще всего задаваемых вопроса: «Here or to go?» – здесь или на вынос? и «What dressing?» – какой соус? В заведениях Drive-in и Drive-thru все можно купить, не выходя из автомобиля – за-





Seven Mile Bridge.

Майами-Бич.

Парк «Юниверсал Студиоз» в Орландо.

каз подают вам прямо в окно. Странно было видеть упитанных американцев, поедающих гамбургеры прямо в автомобиле, когда рядом есть столики со скамейками. Во многих заведениях быстрого питания действует 99-центовое меню. Национальное блюдо американцев – гамбургер и еще с десяток других можно там купить по этой цене. Нам суррогатный вкус «быстрой еды» очень скоро надоел и уже на третий день мы закупили свежие продукты и стали готовить в моторхоуме, благо для этого были все условия.

Конечно, посещали и обычные рестораны, особенно понравились Buffet+All You Can Eat – шведский стол с разнообразной и обильной пищей: салаты, супы, мясо, курица, овощи, морепродукты, гарниры, десерты, фрукты. Вне зависимости от количества съеденного вы платите фиксированную сумму, например $5,98 за ланч (с 11 до 16 часов) или $11,48 за обед (с 16 до 2), причем дети 3–10 лет едят там за полцены, до 2 лет – бесплатно, а пожилые люди старше 65 лет – с десятипроцентной скидкой.

Одеваются путешествующие американцы более чем просто. В бейсболке-футболке-шортах-кроссовках они ходят в рестораны, музеи, осматривают достопримечательности. В Нью-Йорке надевают хлопчатобумажный свитер и джинсы. На обзорной площадке 86-го этажа «Эмпайр стейт билдинга» на высоте 320 метров мы видели двух женщин с грудными младенцами на руках – такова притягательность туризма.

К чему мы оказались совершенно не подготовлены, так это к трудностям парковки моторхоума. Конечно, прокатная компания снабдила нас каталогом-справочником campgrounds, в которых можно остановиться на ночь, подключившись к воде, электричеству и канализации. Однако такие площадки расположены довольно далеко от больших городов, да и не так уж дешевы – от $15 до 35 за ночь. Некоторые были вообще закрыты в связи с окончанием сезона. Впрочем, благодаря русской смекалке за ночевку мы заплатили только один раз в Нью-Йорке.

Самый большой выбор прекрасных и недорогих кемпингов оказался на Флорида-Кис. Это цепь коралловых островов, протянувшихся на 200 км на юго-запад от южного побережья Флориды. Более сотни островов соединены между собой 42 мостами, проложенными прямо над океаном. Общая протяженность мостов – 30 км, самый длинный и знаменитый – белый и выгнутый в середине Seven Mile Bridge длиной одиннадцать километров.

Совсем другое ждало нас в Виргинии. Как-то поздно ночью, увидев множество моторхоумов на площадке, мы решили там остановиться. Каково же было наше удивление, когда утром выяснилось, что люди здесь живут постоянно, рядом припаркованы автомобили, бегают дети, прогуливаются кошки и собаки.

«Форд» с мощным десятицилиндровым мотором и автоматической коробкой передач оказался весьма прожорливым и расходовал 28 л бензина на 100 км. Всего на бензин мы потратили $620, благо в Америке он не намного дороже, чем в России, – в пересчете с непривычных галлонов получается $0,4 за литр. Заправлялись в основном по кредитке: вставил карточку в колонку, залил бензин, взял чек.

На моторхоуме мы пересекли девять штатов, посетили Нью-Йорк, Вашингтон, Орландо, Майами, Майами-Бич, Ки-Уэст, Атланту. К счастью, не сбылись опасения наших друзей насчет ураганов и наводнений – во Флориде была прекрасная солнечная погода, а снайперов, державших в страхе Вашингтон, поймали. Ничего не случилось на дороге, мы не получили ни одного ticket – упоминания о штрафе за превышение скорости. Единственное огорчение ожидало в самом конце путешествия – расставание с нашим домом на колесах. □



Ки-Уэст — конечная цель путешествия.

Я автомобилистка с ма-лю-у-сеньким стажем – чуть больше года, но с огро-о-омной любовью к водительству. Наездила за год 9500 км, возила своих малышей (в октябре их стало четверо!) в школу, на тренировки, в поликлинику и к бабушке. Вожу дедушкину «Оку» по имени Румпельштильсхен (был такой злой сказочный гном) – дети называют ее «Крошка Ру». И каждый месяц читаю ваш журнал, как только удается увести его у мужа – надеюсь перестать панически бояться поломок.



Посылаю вам фото одного забавного автомобиля, которое я сделала у нас во дворе, – уж очень он колоритный. Спасибо за радость, которую дарит общение с вами, и за знания, которыми вы делитесь. И за то, что за стеклами автомобилей вы видите людей! С уважением,

МЕЖНЕВА ТАТЬЯНА, МОСКВА



Этим летом я был в райцентре Новосибирской области – в Венгерово. Там увидел интересный автомобильчик – вездеход 4x4, двигатель и коробка от «Москвича-408», рулевой механизм, тяги и мосты – от «412-го». Но самое интересное, поворачивает он за счет системы тяг, ломаясь посредине как К-700! Хозяин – Яковлев Владимир Дмитриевич, занимается самоделками с 1957 года. При помощи своего вездехода он обрабатывает огород и убирает снег. С уважением,

А. КОБРИЦ, ОМСК

Спешу поделиться – закончился десятый круг одометра»! Есть 1 000 000 км! Эксплуатирую машину марки М-20 «Победа» круглогодично с 20 июля 1956 года, то есть 46 лет. Мой водительский стаж – 50 лет и пока что, тьфу-тьфу, безаварийный. Хочу через вас поблагодарить завод-изготовитель, это – флагман нашего отечественного автомобилестроения. Отдельное спасибо ГАЗу за постоянную политику унификации, благодаря которой многие детали от новых моделей подходят к моей «Победе». У меня есть мечта проездить на ней еще четыре года – до ее 50-летнего возраста: ведь очень мало таких водителей, которые бы на одном авто проездили полвека и миллион километров. Все ТО и ремонты выполняю самостоятельно. Капитально перетряхивать всю машину со сваркой, грунтовкой, удалением ржавчины и т. п. приходится один раз в 12–15 лет. С уважением,

АФОНСКИЙ БОРИС ИВАНОВИЧ, КРАСНОЯРСК

Пишет вам один из почитателей-читателей – недавно купил «праворукую» десятилетнюю «Тойоту-Королла». Очень скучная машина: ничего не бренчит и все работает. Завел на нее формуляр от вертолета – как раз подходит. Пробег и бензин записываю в разделе «налет», ТО – в «регламентные работы», запчасти – в «движение агрегатов» и т. п. Правда, из запчастей, кроме колес и насоса, ничего пока не заносил.

Но это еще не повод для моего письма. В каком-то мужском журнале (не «Плейбой!») прочитал, как называют у них в народе машины. У нас: «Алеко» – «калека», «Москвич» – «Купил, хрен продашь» и т. п. А у них – вот так: KIA – Killed In Assembly («убита при сборке»), Hyun-dai – «надеюсь, ты понимаешь, что за такие деньги никто ездить не будет», Ford – «чинить и ремонтировать ежедневно» и т. п. Так вот, в этих списках нет японских машин. А хотелось бы увидеть статью о народных названиях «ненашенских» марок. Можно будет приклеить что-то подобное себе или соседу по гаражу подарить... С уважением,

ДМИТРИЙ ТОМИЛОВ, ВОРКУТА



Пожалуйста, прочитайте мое письмо! Ваш журнал – лучшее издание России на автомобильную тему (это – искренне!). К машинам меня тянет с детства – друзья говорят, что я на них помешался. В доказательство своей увлеченности посылаю вам копии своих грамот, которые я заслужил на конкурсах профессионального мастерства. Но самое интересное – на фотографии.

Это – не игрушка, купленная в магазине, а модель, которую я делал два года. У нее смоделирован салон, а особенно тщательно – ходовая часть и двигатель. Амортизаторы (моя гордость) – гидравлические, заполненные маслом. При этом задние, вдобавок, с разным усилием сжатия и отбоя. В двигателе сделан кривошипно-шатунный механизм, который может приводиться во вращение от маленького электромоторчика, расположенного в корпусе сцепления. К сожалению, из-за учебы в университете у меня почти не остается времени на постройку моделей (начал работать над ВАЗ-2110). Да и интересы меняются – хочу купить какой-нибудь старенький автомобиль, но средств не хватает. Нет, я не собираюсь просить вас помочь материально, но нет ли энтузиаста, который захочет купить мою «семерку»? Она мне очень дорога, но... Нужно хоть немного, чтобы я еще подкопил и смог купить что-то настоящее. С уважением,

КИРИЛЛ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

АПРЕЛЬСКУЮ ПОЧТУ С УДОВОЛЬСТВИЕМ ЧИТАЛ **МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН**

***P.S.** Просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны.*



АСФАЛЬТУ – ДРУЖНОЕ «НЕТ»!

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ.
ФОТО: АНАТОЛИЙ ФОМИН, ОЛЬГА КОРНЕЕВА, NART TIME

Полноприводные автомобили по самой своей природе предназначены для большего, чем просто езда по «городскому паркету». Только в тайге и пампасах могут быть полностью востребованы возможности прочных и мощных вседорожников. Как только в нашу страну «нив» и УАЗов стали проникать современные вседорожники-иномарки, владельцы полноприводных машин начали «объединяться по интересам».

НА «ДАКАРЕ» УЧИТЬСЯ ПОЗДНО!

В начале 90-х в Москве, Петербурге, Челябинске, Красноярске и многих других городах независимо друг от друга появились «клубы 4х4». До сих пор, кстати, они живы и здравствуют. Начинали незамысловатыми покатушками по бездорожью на стандартных автомобилях. Любили делать это и зимой, по льду водоемов – отличная школа спортивной езды. Скоро этого стало мало. Машины понемногу обрастали гоночной амуницией – каркасами безопасности, системами навигации, а их хозяева – те, что побогаче – уже заказывали в Германии и Франции форсированные моторы и спортивные трансмиссии для своих «паджеро».

Настоящий прорыв произошел в 1995-м. На «Дакаре» стартовало сразу 10 российских экипажей! Этот рекорд не побит и сегодня. Однако лишь КамАЗы чувствовали себя в Африке как дома. Из внедорожников до финиша смог добраться только один – экипаж С. Лисовского. Ведомые голым энтузиазмом, россияне обнаружили, что эта задачка им пока не по зубам. И что успехи Михаила Нарышкина в Кубке мира по ралли-рейдам совсем не случайны. До этого ему приходилось быть и чемпионом страны по ралли. В общем, стало ясно – учиться надо и дома.

ГОНКИ ПО АЗИМУТУ

В движении «4х4» с тех пор четко обозначилось два примерно равных направления. Первое отдает предпочтение ралли-рейдам, иначе говоря, «гонкам по пустыням и азимуту». К ним в автоспорте относят бахи – короткие однодневки на дистанцию до 1000 км, двух-трехдневные ралли-рейды и, наконец, сверхдлинные и сверхтяжелые марафоны. ФИА недавно выделила популярные бахи из Кубка мира в отдельный турнир «Трофей пилотов Бахи». Его призером в прошлом году стал все тот же Нарышкин, а в самом Кубке третье место занял наш Александр Хроль. Явный успех!

В России не первый год тоже проходит чемпионат страны по ралли-рейдам. В основном в его программе бахи. Го-



Такие «автострады» идеально подходят для трофи-рейдов.



Ралли-рейдам все возрасты покорны. Анатолию Викторову по прозвищу «Турбодед» перевалило за 60, но он неизменно выступает на уникальном УАЗе с системой наддува.





Действующий чемпион России петербуржец Руслан Мисиков успешно совмещает гонки и бизнес.

Поначалу не все удается...

Язык не повернется назвать дорогой трассу ралли-рейда.



нять карьерный самосвал, и репелленты, чтобы противостоять полчищам комаров. Мощность мотора в трофи-рейдах решающей роли не играет, куда важнее передаточные отношения и – высокий дорожный просвет. Кроме того, машины предельно облегчают. На трофи-рейде можно увидеть настоящих монстров, когда по внешнему виду и не определить, что это за модель.

Есть спринтерские трофи-рейды, километров на 10–20, а есть марафонские до 100 или чуть больше – это уже многодневки! Наиболее известные объединены в чемпионат России, где можно завоевать титул, медаль и спортивное звание. Зачет идет на время, при этом средняя скорость победителя в иной гонке не превышает 10 км/ч. Всем экипажам приходится заниматься самовытаскиванием, причем особо сложные препятствия требуют рекогносцировки, когда пилот и штурман покидают машину, знакомятся с условиями и определяют способы преодоления преграды.

В трофи-рейдах оказывать помощь напрочь застрявшему сопернику, даже если он лидер, – в порядке вещей, впрочем, как и в ралли-рейдах. Это принципиально отличает дисциплины «4х4» от любых других в автоспорте! Такие законы джентльменства действуют не только в России. В Европе тоже проводят трофи-рейды, более того, экипажи из Германии и Прибалтики – частые гости наших соревнований. Очевидно, следующий этап – международная серия – уже на подходе.

В Москве недавно открыли школу езды по «экстремальному бездорожью». Что ж, спрос рождает предложение – будущие участники трофи-рейдов не хотят выходить на старт в роли полных «чайников». Это по асфальту ездить можно, сдав экзамен в ГАИ. Но ведь полный привод – не для гладких дорог!

стей из Красноярска и Иркутска, увы, увидишь здесь редко – далеко добираться. Так что правят бал тут москвичи и питерцы. Техника у них подготовлена серьезно, порой просто сделана по заказу в спортивных отделениях европейских заводов. Самый массовый внедорожник для этих целей – «Паджеро», признанный мировой лидер. Многие вчерашние пилоты-любители специально тренировались у гонщиков-профи.

Пожалуй, сегодня каждый экипаж из первой шестерки нашего чемпионата способен достойно выступить на международной гонке любого ранга. И если мы не видим их на очередном «Дакаре», то только по одной причине – нехватка средств. Если хочешь здесь чего-то добиться, помимо боевого автомобиля с собой надо прихватить техничку с бригадой механиков и тонной запчастей. Но даже для наших небедных владельцев «ленд-роверов» и «мерседесов» серии ML «Дакар» – не по карману.

Основная категория марафонцев в российских чемпионатах – люди среднего достатка, так что наиболее острая борьба идет здесь в зачете «народных машин», где «нивы» сражаются с УАЗами. Добавим, что очень немногие сегодняшние мастера спорта «4х4» пришли из ралли или кросса. Почти все они начинали в ралли-рейдах и остались в них.

БЕЗДОРОЖЬЕ В ЧИСТОМ ВИДЕ

Второе направление в движении «4х4» уходит в леса и болота. В таких состязаниях, получивших название трофи-рейды, на первом плане не скоростные достоинства техники, а ее возможности в проходимости в сочетании с волевыми качествами пилотов.

Для участия в трофи-рейдах нужен особый склад характера, поскольку, с точки зрения обычного водителя, трассы здесь – это просто непроходимые дебри. Их подбирают обычно в глухой местности, используя «дикие» лесные тропы, некогда «протоптанные» бульдозерами, овраги, русла небольших речушек. Не помешает пара упавших поперек дороги столетних елей. В стандартную комплектацию «трофи-рейдового» автомобиля входят лебедки, металлические «рельсы», домкраты, способные под-

ПОЧТИ ФИНЛЯНДИЯ

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: ОЛЬГА КОРНЕЕВА



Уникальная «Лянча» Владимира Ганина. Редкий автомобиль, постоянно стартуя в ралли, остается в строю более трех-четырех лет. А этот ветеран и выглядит свежо, и достаточно быстр.



«Изобретатель» ралли «Селигер» Сергей Успенский стал и первым его победителем.

Из статистики второго этапа чемпионата страны по ралли, прошедшего в глухих лесах близ поселка Пено, на западной окраине Тверской области: «Мицубиси» – 14, «Ситроен» – 10, ВАЗ – 8, ГАЗ – 2… И еще пять «Пежо», три «Фольксвагена», две «Субару», два «Опеля», «Форд», «Шкода», «Тойота» и «Лянча». А ведь некогда монополистами на российских ралли были Волжский и Горьковский заводы…

Да, многое поменялось за каких-то десять лет, порой до неузнаваемости. За исключением разве что «Лянчи». На этой «Дельте Интеграле» в свое время ездил чемпион мира итальянец Массимо Бьязион. Потом она приехала к нам, одержала немало побед и ныне доживает свой век в качестве боевого автомобиля опытнейшего Владимира Ганина. Причем оба, несмотря на солидный возраст, в отличной форме. Диву даешься, где и как люди достают запчасти для машины, давно снятой с производства!

А из этапов чемпионата, что проводили тогда, не уцелел ни один. На смену им приходили новые – в Сочи и Карелии, на Урале и в ростовских степях, да и тем постоянно ищут замену. Ралли, как и машины, имеют свойство с годами стареть, как бы изнашиваются. Гонщики мало-помалу заучивают трассы чуть не наизусть, и увядает сама суть ралли как гармоничного взаимодействия пилота и штурмана.

В Пеновском районе никогда не проводили гонок. И уже этим он хорош. Тут немного жилья – редкие деревеньки, достаточно извилистые грунтовые дороги, заметный перепад высот и на удивление живописная местность, где берет начало маленький ручеек Волга. Край рыбаков и охотников, идеальный для проведения ралли.

В отличие от январских «Жигулей», на ралли «Селигер» действительно собрались почти все, кто рассчитывает по итогам сезона получить награды. И сразу обнаружилось, что новая, незнакомая трасса трехдневной гонки требует крайне точной езды. Но даже те, кто не добрался до финиша, были в восторге от широкой и быстрой трассы: «Почти Финляндия!»

Борьбу с главным фаворитом, Сергеем Успенским, повел было чемпион-2001 Станислав Грязин, весь прошлый сезон выступавший только за рубежом. Но на второй день сошел из-за поломки мотора. Почти одновременно вылетел с дороги обладатель Кубка страны Максим Новиков. А Андрею Жигунову мешал выдержать темп лидера двигатель, отказавшийся развивать максимальный крутящий момент на нужных оборотах. Так что Андрей сосредоточился на сохранении второй позиции, которую постоянно держал на прицеле шедший третьим Юрий Трутнев. Знакомая фамилия? Да-да, он самый и есть – в прошлом мэр Перми, а ныне губернатор Пермской области. Третий год очень серьезно занимается гонками и по праву вошел в число лучших раллистов страны.

А Сергей Успенский более чем заслужил эту победу. Не только потому, что он – талантливый пилот и организатор, собравший сильную команду. Просто именно Успенский, летом поколесив по Пеновскому району, обнаружил, что зимой здесь получится отменное ралли «Селигер».

Результаты – на с. 230 □

ГОНОЧНЫЕ СУТКИ В ЭМИРАТАХ



Впервые российская команда выступила на международной гонке «FedEx 24 Hours Pro Cart», ежегодно проходящей в Дубаи (ОАЭ). Это 24-часовой марафон на обычных «прокатных» картах по правилам «гонок на выносливость» – со сменой пилотов и пит-стопами для дозаправки, замены шин и ремонтных работ. Хотя гонка и считается любительской, профессионалов тоже допускают к старту. Однажды здесь стартовал даже чемпион мира формулы 1 Деймон Хилл.

В нашу команду вошли постоянные участники и лидеры соревнований, проводимых московским карт-клубом «10 дюймов». В их числе призеры кольцевого чемпионата формулы «Русь» – Роман Шестаков, Михаил Засадыч и Геннадий Брославский. Кроме российской, стартовали еще 28 команд из Великобритании, Франции, Германии, Австрии и ОАЭ. Одинаковые карты предоставил всем организатор – их разыграли по жребию. Нам выпала машина, у которой на 20-й минуте гонки оборвалась приводная цепь.

К двум часам ночи россияне выбрались с 26-й на десятую позицию, и тут (страшно сказать – на 762-м круге!) произошло столкновение с участием многих пилотов. В него угодил и наш Алексей Ермилин. Потребовалась замена задней оси. Тем не менее, в итоге мы показали вполне приличный для дебютантов результат – 13-е место, причем отрыв от ближайшего преследователя составил… 15 кругов.

ОТРАДА ДЛЯ СТАБИЛЬНЫХ

Новую систему начисления зачетных очков – первой восьмерке на финише (вместо прежней шестерки) – ФИА изобрела, чтобы оживить формулу 1. Но, подумав, узаконила и во многих других официальных международных турнирах. Первыми испытали ее в действии раллисты, чей сезон начинается раньше всех.

Ралли Швеции прошло с подавляющим превосходством действующего чемпиона Маркуса Гронхольма. А вот на третьем этапе, дебютировавшем в мировом первенстве ралли Турции, финну не пофартило. Весь первый день он ехал с неисправным гидроусилителем руля и потом никак уже не мог отыграть потерю 11 минут. Лидировавший Харри Рованпера во второй день разбил подвеску «Пежо», отдав первую позицию Карлосу Сайнсу. Опытный испанец мастерски довел гонку до победы, подтвердив, что у него хватает пороха, а у «Ситроена-Ксара» – «грунтовых» способностей, в которых были сомнения.



В итоге после трех этапов турнирную таблицу возглавили пилоты, не одержавшие побед, – Колин Мак-Рей и Ричард Бернс! Похоже, в этом сезоне стабильный финишер и впрямь способен бороться за титул.

ЛЕД НЕ ТРОНУЛСЯ

На редкость устойчивая зима позволила довести «Зимний Кубок VW-Поло» до логичного завершения. Лед одного из московских прудов, послуживший спортивной ареной для парных заездов, выдержал все четыре этапа Кубка.



Конфигурацию трассы от этапа к этапу изменяли, но это нисколько не помешало Валерию Павлову выиграть три гонки из четырех. В том числе заключительную, где в финале он одолел Андрея Селиванова. Удивительно: летом на «кольце» Валерий отнюдь не блистал, а вот на ледяной трассе оказался лучшим. Победитель первого «Кубка Поло» Михаил Ухов, считавшийся главным фаворитом и здесь, сумел добраться лишь до дуэли за третье место. Многократный чемпион страны довольствовался вторым итоговым местом в Кубке. На третьем утвердился Иван Богомолов, стабильно проведший все этапы.

КАЛЕНДАРЬ

АПРЕЛЬ

КРОСС

11–12 чемпионат России (грузовики, УАЗ), Энгельс

26–27 чемпионат России (легковые, багги), Шереметьево

4х4

24–27 чемпионат России, ралли-рейд «Волгоград»

МАЙ

РАЛЛИ

2–3 Кубок России, «Петр I», Ярославль

11–12 Кубок России, «Зори Кубани», Черноморский

17–18 Кубок России, «Сестрорецк»

КРОСС

9–10 чемпионат России (грузовики, УАЗ), Рязань

17–18 чемпионат России (легковые, багги), Казань

24–25 чемпионат России («Волга»), Нижний Ломов

4х4

1–4 чемпионат России, трофи-рейд «Тосненские болота»

10–11 Кубок России, трофи-рейд «МВТ Весна», Московская обл.

24–25 Кубок России, трофи-рейд «Пересвет», Брянская обл.

КОЛЬЦЕВОЙ ТУПИК

Кольцевой сезон в России обычно начинается в мае. Но этот год – особенный. Санкт-Петербург празднует 300-летие, в связи с чем на «Невском кольце» гонок не будет, по меньшей мере, до августа! У организаторов ряд неразрешимых проблем, прежде всего с размещением участников – северная столица принимает куда более важных гостей.

Похоже, потеряют кольцевики и подмосковную трассу на аэродроме в Мячково – крупной базе малой авиации и любительских полетов. Хозяева аэродрома не спешат дать согласие на проведение гонок, так как... автогонщики за аренду взлетной полосы платят меньше, чем летчики бизнес-класса.



Остается еще «Тольятти-ринг», готовый принять сколько угодно этапов чемпионата страны. Но сегодня никто не хочет, чтобы чемпионат проходил на одной трассе, как это было в начале 90-х. По этим причинам до сих пор не сформирован календарь кольцевых гонок на сезон-2003.

ПРОЩАЙТЕ, «СУПЕР-ШИПЫ»!

Гонка «Все звезды» на ипподроме в подмосковном Раменском стала последней для машин класса «Супер-шипы». Следующей зимой 200-сильные автомобили с 16-клапанными моторами и шинами с шипами 4,5 мм окажутся вне чемпионата страны. Да и сегодня почти не осталось таких машин. В нынешнем трехэтапном чемпионате сражались лишь восемь пилотов. А победил, как и следовало ожидать, Сергей Успенский на «Ситроене-Саксо».



Бенефисом для Успенского стали и «Все звезды». Уже несколько лет призы этой традиционной гонки разыгрывают в двух классах. И Сергей подготовил сразу два «Саксо» – один по требованиям класса «Супер-шипы», другой – в рамках «народного» зачета А-1600, где все соперники выступали только на «восьмерках». Будучи не самыми быстрыми на прямых участках, «ситроены» Успенского блистательно проходили повороты. В итоге он отличился дважды, завоевав оба главных приза.

КРОСС ВСЕМУ ГОЛОВА

Кроссовый сезон по традиции открылся на трассе полигона НИЦИАМТ в Дмитрове. Самой важной была гонка УАЗов, пилоты которых разыграли зачетные очки первого этапа чемпионата России. С немалым трудом одолев петербуржца Владимира Худякова, отличился лидер ульяновской команды и действующий чемпион Биньямин Джепаев.

Две недели спустя железная армада прибыла на другой подмосковный полигон, не гражданский, а военный – в Бронницах, принадлежащий 21-му НИИИ БТ. Здесь начался чемпионат самых тяжелых машин. В финале ЗИЛ-130 вновь не было равных шестикратному обладателю титула Сергею Сафонову из заводской команды ЗИЛа. Среди старичков ГАЗ-51 и 52 самой быстрой оказалась машина зеленоградца Владимира Иванова. А в зачете



ГАЗ-53 гости из уральского Режа хитростью одолели главных соперников из Арзамаса, вручную нарезав на протекторе дополнительные канавки. На скользкой трассе самодельные шины дали Сергею Глинских огромное превосходство.

Впечатляет массовость этих, казалось бы, некоммерческих дисциплин автокросса. Древних «газонов», давно снятых с производства, собралось пятнадцать! А ЗИЛы так и вовсе бьют рекорды – в иных гонках стартует по четыре десятка машин.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

2-й этап, ралли Швеции

1. М. ГРОНХОЛЬМ (Финляндия, «Пежо-206») – 3:03.28;
2. Т. МЯКИНЕН (Финляндия, «Субару-Импреза») – 0.50;
3. Р. БЕРНС (Великобритания, «Пежо-206») – 1.17;
4. М. МАРТИН (Эстония, «Форд-Фокус») – 1.45;
5. К. МАК-РЕЙ (Великобритания, «Ситроен-Ксара») – 2.15;
6. П. СОЛЬБЕРГ (Норвегия, «Субару-Импреза») – 2.19;
7. С. ЛОЭБ (Франция, «Ситроен-Ксара») – 3.14;
8. Т. ГАРДЕМЕЙСТЕР (Финляндия, «Шкода-Октавия») – 3.19.

3-й этап, ралли Турции

1. К. САЙНС (Испания, «Ситроен-Ксара») – 4:32.14;
2. Р. БЕРНС – 0.47;
3. Ф. ДЮВАЛЬ (Бельгия, «Форд-Фокус») – 1.46;
4. К. МАК-РЕЙ – 2.09;
5. Ж. ПАНИЦЦИ (Франция, «Пежо-206») – 2.41;
6. М. МАРТИН – 3.24;
7. Т. ГАРДЕМЕЙСТЕР – 5.13;
8. Т. МЯКИНЕН – 7.18;
9. М. ГРОНХОЛЬМ – 10.52.

После 3 этапов

Пилоты: 1. Р. БЕРНС – 18;
2. К. МАК-РЕЙ – 17;
3. К. САЙНС – 16;
4. М. МАРТИН – 13;
5. С. ЛОЭБ – 12;
6. М. ГРОНХОЛЬМ – 10.

Команды: 1. «СИТРОЕН» – 39;
2. «ПЕЖО» – 31;
3. «ФОРД» – 25;
4. «СУБАРУ» – 13;
5. «ШКОДА» – 6;
6. «ХЁНДЭ» – 3.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ, ИТОГИ

А-1600: 1. Р. ВАСИЛЬЕВ (Казань);
2. С. БАЛДЫКОВ (Ижевск);
3. Р. МУХАМЕТЗЯНОВ (Ижевск);
4. А. ФАБРИЦИУС (Омск);
5. О. КАХИШВИЛИ (Тольятти);
6. И. БЕЛЯЕВ (Курган), все – ВАЗ-21083.

«Супер-шипы»: 1. С. УСПЕНСКИЙ (Москва, «Ситроен-Саксо»);
2. Н. МЕЗЕНЦЕВ (Тольятти, ВАЗ-211124-07);
3. Р. МИНИХАНОВ (Казань, «VW-Поло»);
4. С. СКОБЕЛЬЦЫН (Казань, «Опель-Корса»);
5. А. ИВАНОВ (Тольятти, ВАЗ-21083);
6. Р. ШАЙМИЕВ (Казань, ВАЗ-21083).

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

2-й этап, «Селигер»

1. С. УСПЕНСКИЙ (Москва, «Субару-Импреза»);
2. А. ЖИГУНОВ (Москва, «Мицубиси-Лансер»);
3. Ю. ТРУТНЕВ (Пермь, «Мицубиси-Лансер»);
4. Д. КОРСАКОВ (С.-Петербург, «Мицубиси-Лансер»);
5. Г. ДЕНИСОВ; 6. Д. ЛЕВЯТОВ (оба – Москва, «Мицубиси-Лансер»).

КУБОК РОССИИ ПО РАЛЛИ

3-й этап, «Русская зима» (Москва)

1. С. УСПЕНСКИЙ (Москва, «Субару-Импреза»);
2. М. ЛЕПЕХОВ (Москва, «Мицубиси-Лансер»);
3. Т. ВОРОБЬЕВ (Ярославль, «Ситроен-Саксо»).

4-й этап, «Яккима» (Карелия)

1. В. БАЛАКАН (С.-Петербург, «Форд-Эскорт»);
2. И. ЯКОВЛЕВ (С.-Петербург, «Мицубиси-Лансер»);
3. Т. КАРТТУНЕН (Финляндия, «Мицубиси-Лансер»);
4. М. ЛЕПЕХОВ.

5-й этап, «Медведь» (Ярославль)

1. М. ЛЕПЕХОВ; 2. О. КОВАРДАКОВ (Москва, «Мицубиси-Лансер»);
3. А. ГАВРИЛОВ (Вольск, «Субару-Импреза»).

После 5 этапов

1. М. ЛЕПЕХОВ – 282;
2. О. КОВАРДАКОВ – 261;
3. С. УГЕР (Москва, «Ситроен-Саксо») – 205;
4. И. ЯКОВЛЕВ – 192;
5. А. ГАВРИЛОВ – 184;
6. Г. КУЗНЕЦОВ (Москва, «Субару-Импреза») – 171.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ **СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ**



КАНАТНАЯ ДОРОГА

ВЛАДИМИР АРБУЗОВ. ФОТО: АНДРЕЙ СИДОРОВ

Охотники, рыбаки да и просто любители автопутешествий по диким местам давно оценили пользу этого приспособления. Тому, кто хоть раз сидел «на мостах» где-нибудь в непролазной грязи, не нужно объяснять, что лебедка – это хорошо. Никакие зубастые шины не дают той уверенности, что 30 метров крепкого стального троса!

До недавнего времени лебедки у нас были привилегией лишь армейских грузовиков. Владельцы «нив», УАЗов и прочей мелкой техники могли рассчитывать лишь на импортные изделия. Однако цены на них, даже на самые заурядные, начинались от полутора тысяч долларов. Пара лебедок тянула на целую машину! Что и говорить, удовольствие элегантно месить грязь – недешевое.

В ДОСТУПНОЙ ФОРМЕ

Но прошло время, и спрос родил предложение. Уже три отечественных производителя выпускают автомобильные электромеханические лебедки.

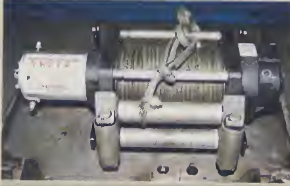
В нашем сравнительном тесте участвуют: фирма «Авторолс» из Санкт-Петербурга с лебедкой АР-9000, ОАО «Ульяновский авторемонтный завод» («Спрут-2500»), саратовское НПО «Солитон» (ЭЛА-2500 «Ралли»). Кроме того, для сравнения взяли англо-американскую лебедку Superwinch X6, купленную два года назад почти за $2000, испытать ее в работе так и не довелось. Восполним этот пробел, а заодно сравним наши лебедки с «мировым стандартом».

Строго говоря, наши испытания начались еще прошлым летом, когда мы оснастили лебедками редакционную «Ниву» и поднадзорный «уазик» (см. ЗР, 2002, № 10). «Ниве» досталась питерская АР-9000, УАЗу – ульяновский «Спрут-2500». Но то были субъективные впечатления: тянет – и слава богу! А как быстро? Сколько при этом «ест» тока из аккумулятора, каково усилие? На эти и многие другие вопросы не ответишь без измерительного инструмента и должной оснастки. Поэтому в этот раз, кроме «удобно–неудобно», «нравится–не нравится», будут сухие, но точные цифры.

ВЫХОДЯТ НА АРЕНУ СИЛАЧИ

Испытательную базу любезно предоставил УАРЗ, однако, чтобы избежать предвзятости, лебедки мы привезли свои, свой же измерительный инструмент и, конечно, свои глаза.

Комплекс для испытаний – огороженная часть цеха. В углу стоит внушительный железобетонный куб массой 2400 кг с петлей. К петле через 10-тонный динамометр закреплен стальной канат, который через два блока (один – под потолком помещения, другой – внизу, на уровне бампера «уазика») выходит на горизонталь. К этому канату через зажим и закрепляется трос испытуемой лебедки, установленной на вбетонированное в пол основание. Питание лебедок от собственной электростанции, имитирующей реальные условия. (Аккумуляторная батарея и автомобильный генератор, приводимый электромотором.) Рулетка, секундо-



ЭЛА-2500 «Ралли», Саратов.



Superwinch X6.



АР-9000, С.-Петербург.

мер, амперметр, вольтметр, цветные метки для определения скорости протяжки троса – таков нехитрый, но вполне достаточный для потребительских испытаний набор оборудования.

Первой на помост выходит питерская АР-9000. Сматываем почти весь трос, оставив на барабане лишь несколько витков первого слоя, закрепляем через переходник к грузовому канату, подсоединяем блок управления и пульт и жмем кнопку «вира». Лебедка взвыла и храбро потащила бетонный куб к потолку. Секундомер включен, цветные метки на тросе ползут вдоль растянутой рулетки... Пора бы остановиться: того и гляди груз упрется в плиты перекрытия, оборвет верхний блок и, грохнувшись с шеститиметровой высоты, разнесет весь цех. Но стоило отпустить кнопку на пульте, как бетонная глыба рванулась к земле. Пусть не с ускорением свободного падения, но окажись под ней даже самый проворный каратист – вряд ли успел бы выскочить. В полуметре от земли, во избежание разрушительных для здания последствий, безжалостно жмем кнопку «вира». Толстый грузовой канат послушно подсекает летящую бетонную глыбу, крякают блоки, и куб снова ползет вверх. Лебедочный трос от такой перегрузки звенит струной, потеет маслом из пенькового сердечника, но пока держится молодцом.

Однако, как с наименьшими потерями вернуть груз на землю? А никак! Другого способа, кроме варварского переключения падения на подъем, не предусмотрено! На четвертом рывке подсекаем буквально в нескольких сантиметрах от пола. Трос трещит, груз бухает оземь, словно клин-баба на стройке, и мы, выйдя из засады, смело подходим к мученице-лебедке.

Здесь, кстати, заметим, что длина кабеля пульта всего метр с небольшим, поэтому далеко от лебедки не отойдешь. Мотор чуть теплый на ощупь, все как будто цело, однако одна прядь троса лопнула. Немудрено – для стального каната диаметром 8,1 мм разрывное усилие около 4 тонн, а у нас в динамике было никак не меньше. Тем не менее, порвав канат, лебедка доказала, что свои паспортные 3,8 тонны тянет гарантированно. Ток под нагрузкой 2,5 тонны (2,4 т – сам груз + 0,1 т – сила трения в блоках его подвески) – 251 А. Немало, но для аккумуляторной батареи вполне привычно. Зато и скорость 1,8 м/мин. Пусть много ест, но и работает споро!

Следующая очередь – «Спрут-2500» Ульяновского авторемонтного завода. Это уже четвертая модификация с начала производства. На первых отрабатывалась конструкция, отлаживалось производство, подбирались поставщики и теперь это именно тот продукт, который не стыдно выставить на продажу.

Сматываем с барабана трос до первого слоя, подцепляем груз и даем ток. Лебедка медленно, но вполне уверенно тянет кубометр бетона к потолку. Шума почти нет, лишь слегка гудит электромотор. Амперметр показывает 167 А – существенно меньше, чем у питерской, но и скорость ниже – 1 м/мин.

Червячный редуктор, как известно, обладает свойством самоторможения. Отпустил кнопку – груз замер, нажал – поехал вверх. Нажал другую – вниз. Плавно, надежно, без лишнего шума и чрезмерной нагрузки на аккумулятор.

Усложним задачу: ослабим натяжение клинового ремня лебедки настолько, чтобы обе ветви просто «болтались». Говорили, дескать, ремень неминуемо будет буксовать, а, не дай бог, вода попадет – и вовсе перестанет тащить. Включаем лебедку – никаких изменений. Груз послушно «ездит» вверх-вниз, только ведомая ветвь ремня скачет, норовя выпрыгнуть из ручья. А если с водой? Сказано – сделано. Выливаем на него полведра воды – тянет попрежнему. По крайней мере, заметных изменений в движении груза не отме-



Усилия 2500 кгс штатный трос лебедки ЭЛА-2500 не выдержал.

Правильная укладка троса на барабан – обязательное условие надежной работы лебедки. («Спрут-2500», Ульяновск).

Вынужденный реверс из-за отсутствия тормоза может порвать трос (АР-9000).



чено. Впрочем, и чуда здесь нет никакого. Клиновой ремень, если он еще не настолько изношен, чтобы лечь на дно ручья, исправно заклинивает себя на шкиве. Вода, если даже вызовет проскальзывание, тут же испарится из зоны контакта. Конечно, можно намазать ремень солидолом и он встанет, но кто же так делает?

На исходной – изделие саратовского НПО «Солитон»: лебедка ЭЛА-2500 «Ралли». Самая миниатюрная и легкая, она, тем не менее, претендует на 2500 кгс тяги и обещает потратить на это не более 110 ампер. Что ж, посмотрим.

Кое-как вытянув трос (вдвоем, так как одному размотать все 20 метров без перекура затруднительно), зачаливаем его, тоненький, за грузовой канат и даем ток. Очень неспешно машинка выбрала слабину, поднатужилась ровно на 74 ампера, и… трос лопнул! Груз даже не шевельнулся. А ведь на этикетке 2,5 тонны. Писали бы сразу 10 – все равно вранье, зато эффект в четыре раза выше. Впрочем, судя по конструкции, заявленное усилие лебедка разовьет без особого труда. Такой трос не держит и двух тонн, а запас по току был далеко не выбран. Тем, кто успел купить саратовское изделие, настоятельно рекомендуем заменить трос на более толстый, диаметром не менее 8 мм. И дело не в том, что «родной» лопнет, оставив вас с машиной в луже, а в том, что, лопнув, своим хвостом может и машину побить, и травму нанести. А пока экзамен для этой лебедки закончен.

Англо-американку Superwinch X6 мы приберегли на десерт. Красавица, в черно-красном глянце краски, с благородным пультом управления, гладким и мягким тросом, отличной заделкой петли, она, казалось, утрет нос нашим «колхозникам», покажет, какой должна быть настоящая ковбойская лебедка.

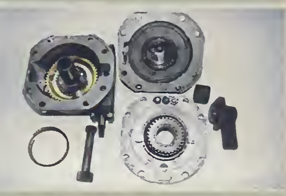
Установили ее на стенде, очень легко вытянули трос, закрепили его и дали ток. Взревев, как пилорама, суперлебедка мгновенно поглотила слабину троса, напряглась и… встала. Мерный куб бетона завертелся на канате, касаясь одним углом пола. Конфуз! На динамометре едва обозначилось 2 т, а лебедка и не думает тянуть дальше. Повторяем попытку, дав тросу побольше слабины и пытаясь одолеть груз с разбегу. Резкий старт, визг – и финиш на тех же 2100 кгс. Между тем свои 350 А из аккумулятора тянет исправно. Видно, не в коня корм! Перечитываем инструкцию в надежде найти хоть какое-нибудь оправдание проявленной слабости, но безуспешно. На первом слое троса, уложенного на барабане, лебедка клянется тянуть с усилием 2722 кгс. Куда делись почти 30% заявленной силушки? Известно куда, в рекламу! Тем не менее, качеству изготовления и дизайну надо отдать должное. Такая лебедка хороша, чтобы подчеркнуть мужественность экстерьера дорогого иностранного джипа.

НА ПРИРОДЕ

Стендовые испытания закончены, на очереди – оценка работоспособности лебедок в реальных условиях. Оставим за кадром беготню по сугробам и оврагам в надежде засадить машины так, чтобы лебедки их не осилили. Тем более, что нам это не удалось. Все исправно выволокли свои ноши на ровное место. Однако проявили при этом достоинства и недостатки, о которых чуть подробнее.



Редуктор ЭЛА-2500 «Ралли» – словно игрушечный. Вероятно, и ресурс невелик.



Редуктор «Спрута»: червячная пара и один планетарный ряд.



Редуктор АР-9000 – три планетарных ряда.



Качество изготовления редуктора «Супервинч Х6» отличное, но два планетарных ряда не обеспечивают необходимого передаточного отношения.



Слева – направо. Пульт АР-9000 – просто и надежно! «Супервинч» – к тому же красиво и удобно, «Спрут» – в рукавицах нащупать нужные кнопки затруднительно.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ЛЕБЕДОК

Изготовитель	Диаметр / длина троса, мм/м	Тяговое усилие, кгс		Потребляемый ток, А		Скорость протяжки на первом слое барабана, м/мин		Размеры, мм	Масса, кг	Тип редуктора	Цена, руб.	Примечание
		заявленное	испытаний	хол. ход	нагрузка	хол. ход	с грузом					
АР-9000, «Авторолс», Санкт-Петербург	8,1/35	3800	2500	55	251	12	1,8	555x190x155	34	Односкоростной, планетарный, трехрядный	19 840	Нет тормоза
«Спрут-2500», Ульяновский АРЗ	8,3/20	2500	2500	50	167*	9,6	1,0*	510x280x235	30	Двухскоростной, червячная передача и один планетарный ряд	14 720	Укомплектована полиспастом
ЭЛА-2500 «Ралли», НПО «Солитон», Саратов	7,0/20	2500	2000 обрыв троса	15	74	1,7	0,7	480x170x180	24	Односкоростной, три планетарных ряда	25 600	Диаметр троса не соответствует заявленному усилию
Superwinch X6, США-Великобритания	7,9/30,5	2722	2000	28	180**	10	2,0**	571x171x168	33	Односкоростной, два планетарных ряда	48 000	Электродвигатель перегревается. Самый мягкий трос

** На первой передаче. ** Нагрузка 1200 кгс.*

АР-9000

Самая быстрая, но в то же время самая прожорливая лебедка, что неудивительно. Хороший работник, как правило, ест много и быстро. Очень удобен, хотя и неказист пульт управления – от промышленного электротельфера. Кнопки легко нажимать и в теплых рукавицах – не ошибешься, их всего две: одна – «вперед», другая – «назад». Даже если пульт по какой-либо причине утрачен (раздавили, утопили в болоте, потеряли в снегу), заставить лебедку работать – не проблема. В гнезде блока управления, куда подключается пульт, всего три контакта. Разобраться, какой за что отвечает, и перемкнуть нужные куском проволоки или канцелярской скрепкой сможет любой. Качество изготовления лебедки, дизайн, надежность нареканий не вызывают. Использование в качестве двигателя стартера СТ-230 позволяет найти запчасти к нему в любой точке России, придется лишь перекоммутировать обмотки статора. Толстые и надежные щеки барабана очень прочны, деформировать их при неправильной намотке троса довольно сложно. Самый длинный трос – 35 метров.

Отсутствие тормоза – плохо. На глинистом склоне перецепить трос будет непросто. Впрочем, штурмовать такие преграды приходится только участникам соревнований, а они народ опытный и давно выработали для подобных ситуаций свои приемы. Мала длина кабеля пульта – всего около метра. Значит, управлять лебедкой из машины затруднительно. ПВХ-изоляция кабеля на морозе твердеет и пружинит, что неудобно.

«СПРУТ-2500»

Самая недорогая и, пожалуй, полезная в хозяйстве лебедка. Благодаря самоторможению ею не только удобнее пользоваться при вытягивании автомобиля, но можно приспособить в гараже в качестве электротельфера. Бесшумная, легкая, поставляется в продажу вместе с кронштейнами для крепления на любую машину (оговаривается заранее, при заказе). Электродвигатель – слегка доработанный стартер СТ-230. Обмотки статора свои. Впрочем, самостоятельно перемотать их несложно. Блок управления расположен на корпусе лебедки, поэтому подключение ее не вызовет трудностей даже у новичка.

Однако пульт неудобен. Три кнопки, пользоваться которыми надо по особому алгоритму, еще и малы. В рукавицах нащупать их практически невозможно, а без рукавиц иметь дело со стальным тросом не рекомендуется. Кабель пульта хоть и длинный (4 м), но в такой же ПВХ-изоляции, на морозе жесткий. Длина троса около 20 м, что не всегда достаточно.

SUPERWINCH X6

За исключением того, что фактическое тяговое усилие на 30% уступает заявленному, лебедка в целом неплоха. Мягкий и длинный (3,8 м) кабель управления, удобный пульт, мягкий трос длиной около 30 м, великолепное качество изготовления редуктора и лебедки в целом, простота монтажа, встроенный в барабан тормоз обеспечат ей интерес своего покупателя, несмотря на довольно высокую цену.

«РАЛЛИ»

Если бы не лопнувший трос, к ее достоинствам мы отнесли бы наименьший потребляемый ток, малый вес и компактность. Главный недостаток – уж очень медлительная. Пока протянет свои 20 метров троса, закоченеешь на морозе. □

ДОРОГУ ПРОФЕССИОНАЛУ



ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

Ростов-на-Дону наряду с Самарой известен тем, что здесь выпускают профессиональные диагностические приборы. С одним из них, портативным мотор-тестером «Автоас-2001» мы знакомили читателей в ЗР, 2000, № 12 и 2002, № 9. Теперь у него появился «старший брат» – компьютерный мотор-тестер «Автоас-Профи» (фото 1). Хотя, надо отдать должное, и прежний, работая с впрысковыми машинами, отнюдь не показал себя «любителем»!

ЧТО МОЖЕТ «ПРОФИ»?

Он способен контролировать и выдавать до 1000 различных параметров (если в этом будет необходимость), совместим с ЭБУ всех отечественных марок и многими зарубежными. В режиме мотор-тестера может детально обследовать состояние двигателя и его систем. По существу, речь идет о целом диагностическом комплексе на передвижной стойке, позволяющем работать практически с любыми автомобилями с бензиновыми двигателями – от карбюраторных до новейших с современным микропроцессорным управлением и статическими системами зажигания. Мощный шлейф проводов связывает специальные датчики, устанавливаемые на автомобиль, с функциональным блоком. Информация выводится на экран компьютера и принтер.

Технологию работы с новым прибором нам показали в реальных условиях, на диагностическом посту. Работать им можно в двух режимах. Первый – диагностика системы управления двигателем и его датчиков. Вторая – мотор-тестер. Для обеспечения второй функции и требуются специальные датчики.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ – СКАНЕР

Итак, подсоединили разъемы, датчики к «десятке» с 16-клапанным мотором, которая в последние дни озадачивала владельца несколько возросшим расходом топлива. Мастер включил компьютер и выбрал режим автосканера. Прибор сам определил тип обследуемого ЭБУ, выдал паспортные данные блока, комплектацию систем автомобиля датчиками. (Напомним, она может быть различной.) Затем внедрился в память ЭБУ: ну, что там? Ошибок не зафиксировано. Машина вроде бы исправна. Но расход бензина все равно велик!

Перейдем к проверке параметров в режиме реального времени. Теперь прибор работает с датчиками автомобиля. Информация отображается на экране компьютера в виде цифр, таблиц или графиков. Здесь и частота вращения коленвала, и температура охлаждающей жидкости, и расход воздуха (фото 2), и многое еще, включая наличие текущей ошибки. В графическом виде можно одновременно просматривать дюжину важных параметров. Мало того, у прибора есть «изюминка»: в любое мгновение он выдаст справку-подсказку – какое значение параметра оптимально для данного режима! Попробуйте-ка почерпнуть это из справочников или всевозможных руководств. Непросто! Зачастую они будто засекречены автопроизводителями.

Что еще можно вытребовать у нового прибора? Если потребуется, датчик разрежения (фото 3) поможет построить графики зависимости угла опережения зажигания от частоты вращения коленчатого вала. Или зависимости часового расхода топлива от режима работы двигателя. Может еще и показать, как по оборотам меняется длительность импульса впрыска, привязать ее к массовому расходу воздуха. И так далее.

Сопоставляя графические сигналы на общем табло, обнаружили, что лямбда-зонд вяло реагирует на изменение оборотов двигателя. При этом ЭБУ зажигает CHECK ENGINE, а в памяти временную ошибку не хранит. Менять лямбда-зонд? Мастер считает, что преждевременно. «Отставание» совсем невелико, а зонд дорогой. Что ж, положимся на опыт специалиста.

Теперь проверим управление исполнительными механизмами. Поочередно включаем форсунки, реле бензонасоса, катушки зажигания, реле вентилятора системы охлаждения… Снова все в порядке. Но не будем спешить с выводами.

МОТОР-ТЕСТЕР «ПОЛИРУЕТ»

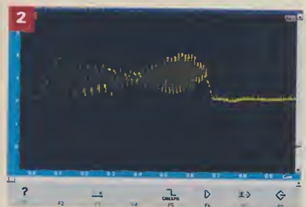
Вторая важная функция – мотор-тестер. Ее обеспечивают уникальные датчики, разработанные и изготовленные здесь же, в НПП «АСЕ». Это емкостный датчик, измеряющий высокое напряжение в цепях зажигания. Следующий – датчик тока, предназначенный для измерения тока в низковольтных цепях и выполнения некоторых специальных тестов. Датчики давления в цилиндре и разрежения во впускном коллекторе позволяют получить много ценных сведений: компрессию в цилиндре, графики изменения давления во впускном коллекторе и цилиндре работающего двигателя, оценить правильность установки фаз ГРМ… По оснащенности «Автоас-Профи» ничуть не уступает куда более дорогим зарубежным аналогам, а кое в чем даже превосходит их. Например, уникальный адаптер DIS-kV, разработанный инженерами фирмы (фото 4).

Им можно проконтролировать сразу восемь цилиндров и по выстроенным графикам определить, как работают катушки зажигания, свечи, измерить параметры искры, сопротивление высоковольтной цепи.

Итак… Внимание! Когда дело дошло до свечей, заметили, что второй и третий цилиндры «выпадают» из ряда, особенно



«Профи» как он есть.



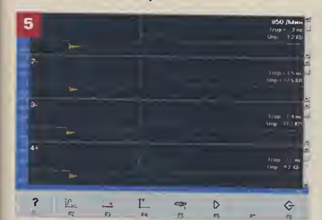
Так выглядит на экране осциллографа открытие и закрытие дросселя (рост напряжения с 2 до 4 В и его колебания в такт колебаниям воздушного потока, пока заслонка открыта).



Датчик разрежения (0–2 бар).



Прибор DIS, определяющий распределение высоковольтной энергии.



Проверка работы свечей: вторая и третья отлынивают!

с увеличением оборотов (фото 5). Свеча барахлит! В движении это было практически незаметно, но не из-за этого ли повышен расход топлива?

Вывинтили свечи: внешне все выглядят благопристойно, на глазок дефектов нет. Но их все же очистили «пескоструйкой» и вернули на свои места. А когда вновь проверили, оказалось, что теперь свечи работают не хуже двух других. Следующие полчаса гоняли двигатель на разных режимах, определяя по известным методикам мощность, ее баланс по цилиндрам, пропуски искры и т. д. (см. ЗР, 2000, № 12). По току прокрутки стартера определили относительную компрессию в цилиндрах, а специальным датчиком, устанавливаемым в свечное отверстие, измерили компрессию – давление сжатия.

Крепнет ощущение, что в руках подготовленного человека этот прибор, сопоставляя множество параметров, группируя их, способен ответить, наверное, на любой вопрос.

Тест автомобиля заканчивается. Результаты его попадают в клиентскую базу, где хранятся в виде текстовых и графических отчетов, а хозяину вручают распечатки с полученными данными и калькуляцией стоимости работ.

Если машине доведется вновь попасть на эту СТОА, можно будет не только определить ее характеристики, но и сравнить их с прежними. Одни параметры работы машины меняться не должны, другие, напротив, со временем обязаны увеличиваться или уменьшаться. Сравнивая старые с вновь полученными, специалист не только оценит состояние машины, но и спрогнозирует его изменение в будущем.

...Да, так что же все-таки с «десяткой»? Контрольный заезд подтвердил – виноваты в «расточительстве» свечи. Очищенные, они снизили путевой расход почти на литр, примерно до 5,9 л/100 км.

ЗАМЕТНЫЙ СЛЕД

Разработчики прибора продолжают расширять его возможности. В скором времени его научат диагностировать и дизельные автомобили. Все клиенты, купившие изделия АСЕ, «прописаны» в базе данных фирмы и своевременно получают информацию о новинках и обновленное программное обеспечение, как и владельцы прибора «Автоас-2001». Он постоянно пополняется новыми картриджами, а еще – работает с компьютером, поддерживая программу «Автоас-Сканер».

И последнее – цена. Стоит «Автоас-Профи» примерно 90 000 руб. – вдвое дешевле самого дешевого аналога из зарубежных. □

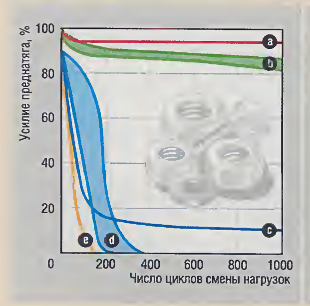
РЕЗЬБА – НА ЗАМКЕ

ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ



Прилавки магазинов ломятся от разнообразных препаратов, порой самого нетрадиционного назначения и отменного качества, но автолюбители в массе своей обращаются к ним довольно редко. И дело здесь не только в расходах, но и в привычке: понравившийся один раз какой-то состав используют потом при ремонте во всех, даже совсем не подходящих, случаях. Эффективно применять препарат можно лишь, когда знаешь его назначение, свойства, особенности.

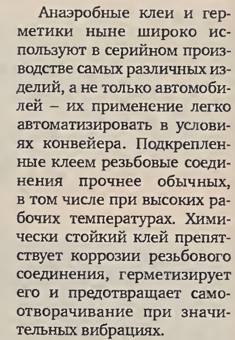
Все это в полной мере касается клеев и герметиков, предназначенных для фиксации (контровки) и уплотнения резьбовых соединений. Правильное использование подобных фиксаторов дает впечатляющие результаты – взгляните на рисунок, где в качестве примера показано резьбовое соединение, зафиксированное анаэробным продуктом фирмы «Локтайт» (Loctite). В процессе эксплуатации оно, можно сказать, полностью сохраняет свои свойства – самоотворачивание исключено.



Кривые «самоотвинчивания» резьбовых соединений по результатам испытаний на стенде «Локтайт»: a – стандартный винт с фиксацией анаэробным клеем; b – винты с пильчатым и ребристым фланцем; c – гайка с полиамидным фиксирующим кольцом; d – винты с упругими шайбами; e – незафиксированные винты.

ПЕРЕКРЫТЬ КИСЛОРОД!

Анаэробные клеи – это однокомпонентные акриловые соединения с различными добавками для получения заданных свойств. Очень удобны в применении. В нормальных условиях, при контакте с кислородом воздуха, они остаются жидкими, текучими, хорошо проникают в узкие зазоры, где без доступа воздуха быстро полимеризуются и способны заполнять даже микротрещины, герметизируя их. Оптимальный диапазон температур – от 15 до 35°C. Скорость полимеризации в значительной мере зависит и от материалов, контактирующих с клеем. Наивысшая – при контакте с такими активными, как сплавы меди, низкоуглеродистые стали. Нейтральные или даже замедляющие реакцию – высоколегированные стали, олово, цинк, стекло, пластмассы, керамика. Имея дело с ними, перед нанесением клея употребляют активаторы реакции (фото 1).



Анаэробные клеи и герметики ныне широко используют в серийном производстве самых различных изделий, а не только автомобилей – их применение легко автоматизировать в условиях конвейера. Подкрепленные клеем резьбовые соединения прочнее обычных, в том числе при высоких рабочих температурах. Химически стойкий клей препятствует коррозии резьбового соединения, герметизирует его и предотвращает самоотворачивание при значительных вибрациях.

В зависимости от содержания модифицирующих добавок различные составы способны обеспечить ту или иную степень фиксации резьбового соединения, а чтобы потребителю было проще в этом ориентироваться, каждый состав окрашен в определенный цвет (фото 2).

Так, для часто разбираемых соединений с винтами небольшого диаметра или из цветных сплавов сильная фиксация не требуется. Здесь применяют клей розового оттенка. Среднюю степень фиксации обеспечивает голубой. Такое соединение можно разобрать обыч-

1



Аэрозольный активатор, 127 мл, цена – около 480 руб.

3



Клей выдавливается из тюбика на резьбовую поверхность. Зеленый – очень текучий.

2



Клеи различной степени фиксации различаются цветом.



Клеи для замасленной поверхности и для повышенных температур.



Два отечественных клея.





Резьбовые герметики: 59214 – для высоких температур; 2117 – для тяжелонагруженных соединений; 54540 – для замасленных поверхностей. Рабочее давление можно создавать не ранее 4 часов выдержки.



Клеи некоторых зарубежных фирм.

Быстроработающий герметик с тефлоном. Цена за 28 мл – около 55 руб.

ным инструментом, поскольку дополнительное усилие отворачивания, создаваемое клеем, в два-три раза меньше основного, полученного при затяжке.

Для неразборных соединений предназначен красный цвет: не имея специального инструмента, без нагрева такой узел не разобрать. Клей создает примерно такое же сопротивление отворачиванию, как и сама затяжка. Наконец, клеи зеленого цвета. Тоже для неразборных соединений. Усилие, необходимое для разрушения созданной пленки, здесь очень большое – в два-три раза превышающее усилие от затяжки.

КАК ДЕЙСТВУЕМ

Фиксируемые резьбы должны быть чистыми и сухими. Если резьбовое отверстие глухое, состав выдавливаем из пластикового тюбика на дальнюю (в глубине отверстия) часть резьбы. Тогда винт, ввертываясь, выдавит воздух, а с ним и клей – и вся резьба будет смочена составом. В других случаях состав наносят на резьбу болта «пояском» (фото 3). Клей зеленого цвета имеет настолько высокую проникающую способность, что можно надежно фиксировать гайки и болты уже после их затяжки на собранном узле или агрегате. Свойство весьма ценное, поскольку существуют конструкции, не позволяющие действовать по-другому. Или возникают обстоятельства, требующие оперативной фиксации соединения.

После полной полимеризации (она может продолжаться от нескольких минут до нескольких часов) клей обеспечит надежное соединение в диапазоне температур от -55 до, как минимум, +150°С. Есть составы, сохраняющие заданные свойства и при температуре 200°С. Некоторые фирмы предлагают материалы, работающие и по замасленной поверхности резьбы (фото 4).

ЧТО В АССОРТИМЕНТЕ

Кроме жидких клеев, есть и специальные – предварительного нанесения. Эти анаэробные составы заключены в микрокапсулы. Их водный раствор наносят на резьбовые детали, которые после высыхания состава могут потребоваться не скоро. Когда такие детали заворачивают, микрокапсулы разрушаются и клей полимеризуется в стыке.

Широкое применение анаэробных составов началось в США при активном участии компании «Перматекс» (Permatex) еще в начале прошлого века. Эта компания последние тридцать лет была в составе корпорации «Локтайт» и только недавно снова вышла на рынок под своим названием. Производственная база Loctite теперь работает на обе торговые марки, и высокое качество ее продукции хорошо известно как за рубежом, так и у нас. Эти две компании выпускают наибольшую гамму анаэробных клеев.

Кроме них, аналогичные препараты производят Qualco, Versachem, DoneDeal, Liqui-Molly, Mannol, Pro Seal и Abro. Несколько таких препаратов показаны на фото 5. Известны и отечественные составы марок «Уг» и «Ан» (фото 6), но в розничной продаже они встречаются редко.

Кроме клеев, есть еще и специальные герметики (Thread Sealant) (фото 7, 8). Они смазывают и заполняют резьбовые соединения металлических и пластмассовых трубопроводов, предотвращая утечки рабочих жидкостей и газов. Герметики выдерживают воздействие высоких давлений, больших вибраций и не содержат компонентов, способных засорить системы. При необходимости соединения разбирают обычным инструментом.

Есть герметики, которые могут воспринимать рабочее давление сразу после сборки (80631, 890044 – Permatex; 577, 5331 – Loctite), выдерживающие повышенную температуру до 204°С (59214 – Permatex), эффективно отверждающиеся на замасленном покрытии (54540 – Permatex).

Так что выбор достаточен – были бы желание и деньги. □

АНАЭРОБНЫЕ КЛЕИ И ИХ ПРИМЕНЯЕМОСТЬ ПО ДИАМЕТРУ РЕЗЬБЫ

Фирма, страна-производитель	Розовый	Голубой	Красный	Зеленый	Расфасовка	Цена, руб.
Permatex, USA	до 6 мм	6–20 мм	больше 10 мм	2,2–12 мм	6 мл	80
Loctite, USA	до 36 мм	до 36 мм	до 36 мм	до 36 мм	10 мл	250
Abro, USA	–	–	3,5–2,5 мм	–	6 мл	65
Versachem, USA					6 мл	90
DoneDeal, USA	–	5–25 мм	8–25 мм	–	3 г	75
Qualco, USA				–	6 мл	65
Liqui-Molly, Германия	до 10 мм	до 36 мм	до 10 мм	–	10 г	240
Дзержинск, Россия	УГ-9 (соответствует красному)				10 г	85
ООО «Техно-Базис», Россия	(по виду УГ-9)				2 мл	47

«ДВОРНИК»

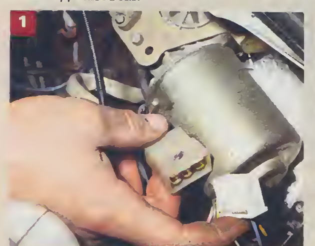
ВЛАДИМИР АРБУЗОВ


Отвертка, пассатижи, ключи «на 10», 13.


Время работы – 1 час.

Пока «дворник» служит исправно, даже не задумываешься, как он важен, но стоит ему задурить – все нервы вытянет! Например, щетки не укладываются внизу, а останавливаются где им вздумается. Кажется, пустячок, а глаза мозолит! Между тем ремонт, как правило, несложен.

Механизм моторедуктора расположен под капотом.



Отсоединив разъем, при включенном зажигании и положении рычага «все выключено» проверяем наличие напряжения на контактах 1 и 2 (рис. 1).

Отсутствует на № 1 – смотри предохранитель или соответствующие цепи по электросхеме.

Нет напряжения на № 2 – неисправен термобиметаллический предохранитель.

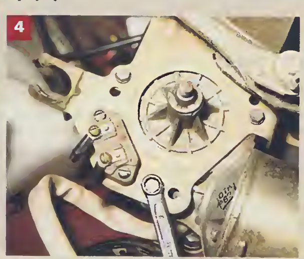
Если напряжение на этих контактах есть, переводим рычаг переключателя в положение I и II. Теперь напряжение должно появиться соответственно на контактах № 5 и 6. Допустим, появилось, а редуктор не работает.



Ключом «на 13» отвинчиваем гайку кривошипа и снимаем его.



Ключом «на 10» отвинчиваем два винта крепления кронштейна моторедуктора к переднему щиту.



Ключом «на 8» отвинчиваем три винта крепления моторедуктора к кронштейну и отверткой – винты крепления термобиметаллического предохранителя ПР502А.

Ток его срабатывания 7,5 А. Для проверки и регулировки собираем простейшую схему (рис. 2).

При необходимости зачищаем медной монетой его контакты и, если надо, подгибаем их, добиваясь горения лампы Л1 (ВК-1 выключен) и «моргания» (ВК-1 – включен). Тем самым мы обеспечиваем необходимый ток срабатывания предохранителя.



Отвинчиваем винты крышки моторедуктора, снимаем ее и осматриваем шестереночный узел. Если вышла из строя капроновая шестерня и нет другой – механизм придется заменить в сборе.



Зачищаем контакты крышки.



Подогнем основание контактной пластины доводчика щеток внутрь.

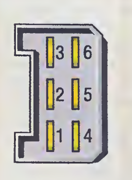


Рис. 1.

ПР502А
ВК-1
Л-1
А12-45+40
Л-2
А12-5-1

Рис. 2.

Собираем механизм моторедуктора и проверяем работу электромотора.

Контакт № 3 соединяем с «минусом», а на № 5 и 6 по очереди подаем «плюс».

Потребляемый ток на первой скорости не более 3,5 А, на второй – 5 А.

Лицензия РВ № 4673, № 4674 от 06.10.00

МАЛ КОЛПАЧОК – И НЕДОРОГ

АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

Возбужденный российской жизнью автомобилист, как губка, впитывает разные кошмарные истории, например, о том, что кровожадный автосервис существует только, чтобы бессовестно обдирать несчастных клиентов. Наслушавшись баек, самостоятельно чинить автомобиль пытаются даже те, кому это генетически противопоказано.

Вот прибыл клиент. Жалуется: «Мотор прошел всего 50 тысяч, а на каждую сотню ест полстакана масла. А оно сегодня дорогое! Соседи подсказали заменить колпачки, а не поможет – так и кольца тоже. Ладно, колпачки я с товарищем уже заменил – толку никакого. Приехал к вам – сам менять кольца не решаюсь. Сделаете?»

В ответ прошу открыть капот. Так... Двигатель – в масле, «потеет» по всем стыкам, возле шлангов вентиляции, возле щупа. Испачкан маслом корпус воздухофильтра. Но выхлоп на холостом ходу практически чист – синего дыма нет. Скорее всего, забита грязью вентиляция картера.

«Ладно, – говорю, – сейчас сделаем» – и слесарь занялся вентиляцией. Удивленный клиент буквально через час уехал, а неделей позже позвонил. Я, мол, не ожидал, что все так просто! Мотор перестал брызгаться маслом. Каков расход? Проехал километров сто, но его вообще не заметил. Мотор, кстати, сам собой высох! Лишнее масло со стенок испарилось.

Когда приезжают с просьбой заменить колпачки, начинаю с осмотра двигателя и оценки дымности выхлопа на холостом ходу. Если сизого (масляного) дыма нет, а из мотора «выпирает» масло – это и есть причина его потерь... При работе двигателя бывает, что масляный щуп так и рвется наружу, а владелец совершенно глух к требованию машины прочистить вентиляцию.

Но бывает, пробег мотора сравнительно невелик, а выхлоп на холостом ходу синий от масла (при впуске оно всасывается по зазорам между втулками и стержнями впускных клапанов в камеры сгорания), масло на резьбе свечей, на боковых электродах наросты, углубления вокруг свечей замаслены. В этом случае говорю уверенно: пора заменить колпачки. Пусть работа и не самая простая, но доступна каждому.

Кстати, тут не стоит опираться на вазовские технологии: они, как и 30 лет назад, настаивают на том, чтобы для замены колпачков снимать головку блока! Уже давным-давно ремонтники справляются с этим, не отделяя головку. Правда, без хорошего рассухаривателя клапанов здесь трудно обойтись. Продают разные, а купить стоит такой, у которого рычаг подлиннее – будет легче сжимать пружины клапана. Рычаг желательно дополнительно отогнуть кверху – так, чтобы, работая с ним, не требовалось снимать карбюратор.

Но как удержать клапан в верхнем положении? Для этого поршень поднимаем в положение ВМТ и, вывернув свечу, вводим между ним и клапаном (см. рис.) слегка изогнутый по месту алюминиевый стержень толщиной миллиметров десять. (Некоторые успешно применяли палочку оловянного припоя – **ред.**) Кое-кто сует туда отвертку, на мой взгляд, зря: не стоит царапать поршень.

Теперь, одной рукой нажимая на рычаг рассухаривателя, другой снимаем сухарики. Аккуратно, пинцетом. А чтобы подстраховаться на случай, если они «выстрелят», прикроем чистой тряпочкой. Учтите: «выстреливший» сухарик находили немногие! Так что, приступая к работе, хотя бы парочку хорошо иметь в запасе.

Иногда верхняя тарелка пружин так прикипает к сухарикам, что, как бы ни давил на нее, пружины не сожмешь. Чрезмерная сила здесь ни к чему. Чтобы не повредить клапан, воспользуемся таким приемом: поставив на тарелку трубу (например, свечной ключ), резко ударим по ней небольшим молотком. Тарелка отделится от сухариков. Если они останутся на клапане, можно вернуться к рассухаривателю и снять прилипшие детальки пинцетом или отверткой.

Во время разборки пружины, рокеры и т. д. надо разложить по порядку, чтобы после, при сборке, они вернулись на свои места. Путать нельзя!

И вот колпачки перед глазами. Как их снять? Даже на вазовской «классике», где доступ к ним проще, не советую орудовать отвертками или попавшимися под руку пассатижами – тонкую верхнюю часть направляющей втулки очень легко сломать. Лучше всего купить съемник для колпачков – мне, например, нравится ударный, с ним у меня не случалось повреждения втулок. Но бывало, к нам приезжали со сломанными. Мы и тут помогали! Взгляните на фото. Это – ремонтная деталь. Ее надеваем поверх сломанной втулки и уплотняем анаэробным герметиком. Венчает конструкцию обычный колпачок. И все. Снимать головку блока и менять втулку не спешим: зачем мотору лишние травмы!

К установке новых колпачков отнеситесь серьезно. Это лишь кажется, что процедура несложна – без хорошей оправки, опирающейся только на буртик колпачка, тут не обойтись. Если резина порвана – колпачку конец. Оправка должна быть удобной – длиной 150–180 мм. Но не перестарайтесь: попытка слишком плотно посадить колпачок превращает его в «бочку». И опять на выброс...

Теперь о том, какие колпачки покупать. Отечественными не пользуюсь: нынешнее их качество доверия не заслуживает, тем более что фирменная деталька стоит недорого. Не надо на этом экономить! Покупайте изделия солидных фирм – и только в проверенном магазине, где риск нарваться на подделку минимальный.



Чтобы клапан не опускался...



Эта деталь выручает при поломке втулки.



ПО ПОТРЕБНОСТИ

ВЛАДИМИР АРБУЗОВ


Нож, пассатижи, ключи 27х30, 19х24.


Комплект АРМ, провод электрический, 4 м.


Время работы – 1 час.



Цена – 1200 руб.

В продаже полным-полно всяких «полезных» устройств, способных превратить «Жигули» в «Феррари». Здесь и омагничиватели бензина, и усилители искры, и средства, покрывающие цилиндры невидимой защитной пленкой. В общем, блажен кто верует. Тем не менее встречаются иной раз и работоспособные вещицы. Одна из них – автоматический регулятор мощности электровентилятора системы охлаждения двигателя. Мы смонтировали и проверили устройство из Твери (информация о рязанском – ЗР, 2003, № 2). Реальная польза его в том, что снижается шум от работы электровентилятора – он крутится медленнее, но дольше, несколько падает пусковой ток его электромотора (с 16 до 14 А) и благодаря более надежному датчику 23.3828 (вместо ТМ108) стабилизируется тепловой режим двигателя.



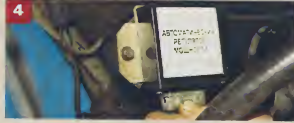
В комплект входят: центральный блок, датчик 23.3828, его переходник и электроразъемы. Провода придется докупить отдельно.



Сливаем охлаждающую жидкость из радиатора и вместо штатного датчика ввинчиваем переходник из комплекта АРМ...



...а в него новый датчик.



Закрепляем блок в подходящем месте.



Измерив расстояния до точек подключения согласно прилагаемой к комплекту схеме, изготавливаем пучок проводов и при необходимости закрепляем его под капотом, например, пластиковыми хомутами.



Проверив надежность крепления контактов в разъемах, подключаем их.

Устройство АРМ в режиме ожидания потребляет 20 мА, поэтому питание к нему следует подключить после замка зажигания к штатному разъему. Разъем к датчику ТМ108 закрываем заглушкой из комплекта АРМ.

Это устройство можно использовать и для плавной регулировки оборотов электродвигателя отопителя. Схема соединений аналогична, но вместо датчика 23.3828 подключаем переменное сопротивление на 1 кОм и устанавливаем его в салоне в удобном месте. □

ПЕРЕЛИВАНИЕ

АНАТОЛИЙ СУХОВ

О том, что нужно менять масло в двигателе, знают, кажется, все. А вот о существовании остальных жидкостей иной водитель вспоминает, только заметив под машиной подозрительные пятна. Но течь – это еще цветочки. Старый антифриз способен прикончить помпу. На некоторых моторах (в частности, ВАЗ-2112) она, заклинив, обрывает ремень ГРМ. Потраченных на ремонт денег хватило бы, чтобы утопить машину в антифризе. Набравшая же влаги «тормозуха» охотно делится ею с тормозными цилиндрами и поршнями. Пораженные коррозией детали теряют подвижность, а манжеты быстро стираются о шершавую поверхность. Экономия на масле для «автомата» обойдется в 1000–1500 долларов – столько в среднем стоит ремонт коробки.

Впрочем, иной владелец иномарки и рад бы обслужить ее как следует, но на хороший сервис денег нет, «универсалам» из соседнего гаража доверять заграничную технику боязно, а самому к АБС, ГУРу и прочим «черным ящикам» не подступиться. Для таких случаев – наши рекомендации.

СЛИВАТЬ ИЛИ ВЫКАЧИВАТЬ?

Заменить масло в двигателе, «ручной» коробке, «раздатке» несложно. Сразу же после поездки, пока масло теплое, отворачиваем сливную пробку, сливаем масло, проверяем исправность сапуна и, заменив при необходимости прокладку из мягкого металла, затягиваем пробку. Если новой прокладки нет, можно отжечь старую: медную нагреваем до 400°С и быстро опускаем в холодную воду, алюминиевую нагреваем до 350°С и охлаждаем на воздухе (ЗР, 2002, № 10, с. 250). В коробку, «раздатку», мосты масло заливаем через боковое отверстие, по нему же и контролируем уровень. Но в мосты с гидравлическими муфтами (Haldex на «Шкоде» и «Ауди») или механизмы подруливания задних колес («Хонда») лучше не лезть. В первых, как правило, заменяют лишь половину объема масла, да и то по специальной методике, вторые вообще не требуют обслуживания. К тому же обычные трансмиссионные масла в них использовать нельзя, а специальные жидкости на прилавках не сыщешь. Да и пробки там особые, под специнструмент – такая вот «защита от дурака».

Некоторые сервисы откачивают масло из двигателя специальным насосом через отверстие для щупа. Такой метод позволяет обойтись без подъемника (если только он не нужен для замены масляного фильтра), но через пробку масло все же сливается полнее. Откачку используют также, когда нежелательно трогать сливную пробку (повреждена или закисла резьба), если пробка вообще не предусмотрена или при замене масла на идентичное.

А вот для замены масла в «автомате» существует аппарат «переливания». Дело в том, что в системе охлаждения коробки (магистрали, теплообменник) находится значительный (более 1 л) объем масла. Вытесняют его, прокачивая систему свежим маслом. Полноту очистки контролируют по цвету жидкости. На промывку уходит 10–18 л масла. Гаражные умельцы иногда промывают систему при работающем двигателе, подсоединив к коробке «кружку Эсмарха» со свежим маслом и надев прозрачный шланг на «обратку» от масляного радиатора (его опускают в пустую емкость). Рекомендовать такой метод не станем, ведь следить за уровнем масла в коробке приходится на глазок и к тому же расстыковывать магистрали. Проще отвернуть сливную пробку в поддоне, слить масло в мерную посуду и, завернув пробку, через сливное отверстие залить столько же свежего масла. Прогрев коробку в движении (10–20 км), снова сливаем масло, снимаем поддон, заменяем или чистим фильтр (в соответствии с рекомендациями завода-изготовителя), очищаем поддон, возвращаем его на место и заливаем свежее масло. Прогреваем коробку, как указано в инструкции (обычно до 30–40°С), и проверяем уровень по щупу. При таком методе на промывку уходит даже меньше масла, чем при вытеснении. И вмешательство в систему – минимальное.

ПРОМЫВАТЬ ИЛИ НЕТ?

Похоже, это один из самых частых вопросов, возникающих при замене масла в двигателе. (О смешивании разных типов масел читайте в этом номере – ред.) Безусловная польза промывки хотя бы в том, что она удаляет низкотемпературные отложения (смолы) из каналов и других узкостей (сетчатых фильтров, клапанов) системы смазки. Но, как правило, это – следствие применения масла с низкими моющими свойствами или несвоевременной его замены. Словом, промывать двигатель нужно после плохого масла. Если же оно хорошее, стоит потратиться не на промывку, а на вторую канистру нового масла, слив его через несколько часов работы двигателя.

ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ

Гидроусилитель рулевого механизма (ГУР) для рядового автомобилиста – тайна за семью печатями. На иномарках его обслуживание обычно сводится



1 Жидкость в бачке гидроусилителя руля меняем замещением.



2 Если АБС с отдельным бачком, жидкость заменяем и в нем.



3 Герметичная крышка бачка с длинным шлангом позволит прокачать тормоза без помощника.



Жидкость из системы охлаждения сливаем через самый нижний шланг. Если снимать его неудобно, просто отводим край отверткой.

к контролю уровня жидкости, ее замена не предусмотрена. Но не обольщайтесь: если жидкость густо-темного цвета да еще пахнет горелым, пора ее менять. Запах нередко появляется даже в салоне, когда водитель удерживает руль вывернутым до упора – насос при этом изнашивается в ускоренном режиме.

Главное – точно выяснить, какая жидкость используется в системе. Причем информации о том, что у вас «Пассат» 1995 года с таким-то мотором, еще недостаточно. Например, в этих машинах для разных рынков (Америка и Европа) использовались разные жидкости, отличавшиеся и по цвету. А «Хонда» категорически не рекомендует использовать в своей системе ATF – только специальную жидкость. Поверьте, рейка или насос всегда дороже баночки с фирменной жидкостью.

Заменить ее несложно. Большим шприцем или резиновой грушей полностью выкачиваем жидкость из бачка (фото 1). Залив свежую, пускаем мотор и несколько раз поворачиваем руль от упора до упора (можно поездить несколько дней). Повторяем операцию один-два раза, этого вполне достаточно.

НЕ БОЙТЕСЬ АБС

Если у системы АБС нет своего бачка, прокачиваем тормоза как обычно, через штуцеры цилиндров. Чтобы сэкономить время и жидкость, в бачок можно заранее залить свежую «тормозуху», отсосав старую шприцем. Если АБС с отдельным бачком (фото 2), жидкость в нем обновляем замещением, как в случае с гидроусилителем, а основной контур прокачиваем как обычно. Учтите: иногда у гидроприводов сцепления и тормозной системы бачок общий, поэтому не забудьте отвернуть штуцер и на рабочем цилиндре сцепления.

Напомним о простом устройстве для прокачки – герметичной крышке бачка с длинным шлангом (фото 3). Шланг надеваем на приспущенную запаску (не более 0,5 бар) – теперь прокачивать систему можно одному, без помощника. Штуцер удобно изготовить из ненужного вентиля от камеры.

ЧЕРЕЗ ШЛАНГ УДОБНЕЕ

Для замены охлаждающей жидкости инструкция обычно рекомендует отвернуть две пробки – на радиаторе и на блоке цилиндров двигателя. Если первая на современных пластмассовых бачках откручивается легко, то со второй часто приходится повозиться, особенно на иномарке, где порой к ней без ключа с карданчиком не подберешься. Кстати, некоторые фирмы (например, «Хонда») допускают частичную замену жидкости со сливом лишь из радиатора. Если же пробки не поддаются, не стоит упорствовать: всю жидкость удается слить по шлангам системы охлаждения. Иногда не требуется даже снимать их с патрубков (снова надеть бывает непросто) – достаточно ослабить хомут и просунуть в щель отвертку (фото 4). □

ОРИЕНТИРОВОЧНЫЕ СРОКИ ЗАМЕНЫ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ЖИДКОСТЕЙ ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Узел или система	Срок замены	Возможные последствия при несоблюдении сроков или недостаточном уровне жидкости
Смазочная система двигателя	10–15 тыс. км	Ускоренный износ деталей, отказ двигателя или отдельных систем (турбокомпрессора, VTEC)
Система охлаждения двигателя	2 года	Выход из строя водяного насоса, двигателя
Коробка передач*	60–100** тыс. км	Затрудненное переключение передач, износ деталей, отказ автоматической коробки
ГУР	только контроль уровня**	Повышенный шум при работе усилителя, течь через уплотнения, отказ усилителя
Тормозная система	2 года	Коррозия деталей, течь через уплотнения, отказ тормозов

*В ручных и автоматических коробках передач многих современных иномарок масло рассчитано на весь срок службы автомобиля. **Рекомендуется заменить при сильном потемнении и «жженом» запахе.

МЕНЯЕМ РЕМЕНЬ РАСПРЕДВАЛА

МАКСИМ САЧКОВ



Монтажка, крестообразная отвертка, ключ рожковый «на 10», ключи комбинированные или головки «на 10», 12, 13, 17.



Головка «на 38», фиксирующие штифты диаметром 6 мм, ключ для натяжного ролика, динамометрический ключ, индикаторная головка с переходником.

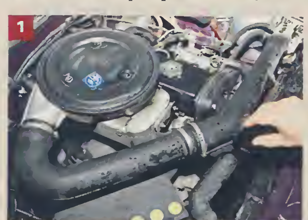


Время работы – 2–3 часа.

Дизельную «четверку» покупают, чтобы экономить. Но экономный человек должен быть и практичным. Такой не возьмется за сложные операции, например, ремонт ТНВД или переборку двигателя. Эту работу лучше доверит специалистам с солидным опытом и необходимым оборудованием.

Другое дело операции, которые вполне можно выполнить своими силами. К таковым относится регламентная замена ремня газораспределительного механизма. Производитель рекомендует менять его каждые 60 тыс. км при условии, что ремень – импортный. Отечественной продукции доверяют меньше – срок службы не более 40 тыс. км. С заменой лучше не тянуть – обрыв приведет к серьезным неприятностям.

Найти в продаже ремень ГРМ для дизеля ВАЗ-341 нетрудно – такой же устанавливают на шестнадцатиклапанные моторы ВАЗ-2112 (маркировки отечественных и импортных ремней см. в этом номере). Заодно рекомендуем поменять и остальные ремни: генератора (как на обычных «жигулях») и вакуумного насоса (поликлиновой, который приводит в движение генераторы «десяток»).



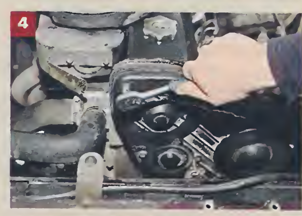
Снимаем воздухозаборник фильтра. Для этого крестообразной отверткой откручиваем три хомута.



Рожковым ключом «на 10» ослабляем крепления клемм аккумулятора, снимаем их. Головкой «на 13» откручиваем гайку, фиксирующую крепежную пластину. Снимаем аккумулятор.



Верхние гайки крепления вентилятора откручиваем головкой «на 10», к нижним удобнее подобраться, использовав короткий удлинитель. Отсоединив электрический разъем, снимаем вентилятор.



Ключом или головкой «на 10» откручиваем четыре крепежных болта и снимаем защитный пластиковый кожух.



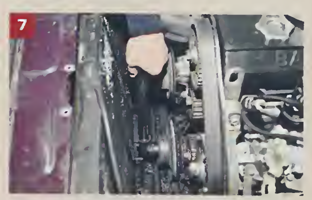
Чтобы ослабить натяжение ремня генератора, отпускаем головкой «на 17» верхнее крепление и монтажкой перемещаем генератор к двигателю.

Иногда генератор не удается сдвинуть с места. Тогда лучше отпустить и нижнее крепление.



Открутив гайку крепления натяжного ролика ключом «на 17», ослабляем приводной ремень и снимаем его со шкивов коленвала и вакуумного насоса.

Для удобства лучше демонтировать натяжной ролик. После этого снимаем ремень генератора.



Головкой «на 38» поворачиваем коленвал по часовой стрелке до совмещения меток на шкиве распредвала и задней крышке.

Если нет головки, можно нарастить стандартный ключ храповика для бензиновых моторов «Жигулей».

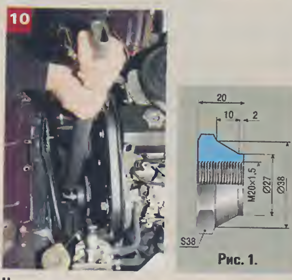


Фиксируем штифтами диаметром 6 мм шестерню насоса ТНВД...



... и маховик.

В качестве штифтов подойдут стержни клапанов соответствующего диаметра.



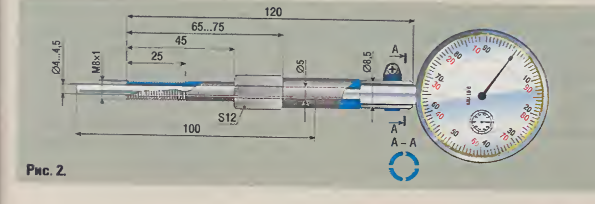
Надеваем на вороток удлинитель, откручиваем гайку, фиксирующую клиновой шкив коленвала, и снимаем шкив.

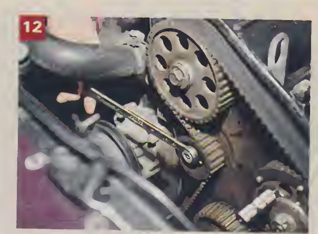
Иногда гайка «прикипает» и не откручивается. Попробуйте смочить ее специальными жидкостями. Если не поможет, придется снимать радиатор, бампер, ослаблять опоры и приподнимать мотор, чтобы высверлить гайку через воздухозаборники в кузове. В продаже найти оригинальную гайку довольно сложно – на всякий случай приводим ее размеры (рис. 1).



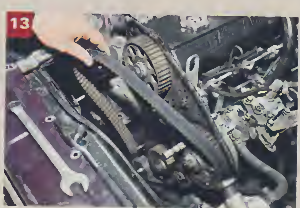
Головкой «на 10» отворачиваем четыре болта крепления нижней защитной пластины ремня ГРМ.

Моменты затяжки резьбовых соединений: гайка натяжного ролика ремня вакуумного насоса – 34–40 Н·м (3,4–4,0 кгс·м); гайка натяжного ролика ремня ГРМ – 43–52 Н·м (4,3– 5,2 кгс·м); гайка клинового шкива коленвала – 105–125 Н·м (10,5– 12,5 кгс·м).





Откручиваем ключом «на 17» фиксирующую гайку натяжного ролика.



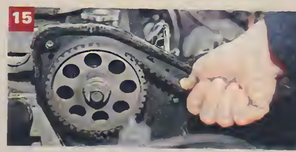
Ослабляем зубчатый ремень и снимаем его со шкивов.

Перед установкой внимательно осмотрите новый ремень. На нем не должно быть трещин и повреждений.



После установки нового ремня проверьте метки на шкиве распредвала и задней крышке. Немного затяните фиксирующую гайку. Специальным ключом, вращая натяжной ролик, натяните ремень.

Спецключ для натяжения ремня ГРМ у дизеля ВАЗ-341 такой же, как и у моторов ВАЗ-2111 и 2112.



Ремень натянут правильно, если он провисает при усилии 100 Н (10 кгс) на 5,5–6 мм (прогиб для ремня генератора – 10–15 мм, вакуумного насоса – 5–8 мм). После регулировки затяните фиксирующую гайку.

Удалите штифты, фиксирующие шестерню ТНВД и маховик, и проверните коленвал на два оборота. Совместите еще раз установочные метки, вставьте штифты и еще раз проверьте натяжение ремня. После замены ремня ГРМ рекомендуем проконтролировать угол опережения впрыска топлива. Для этого…



…ключом «на 12» откручиваем заглушку ТНВД и устанавливаем переходник с индикаторной головкой (рис. 2).

Вращаем коленвал против часовой стрелки, пока индикатор не остановится. Это значит, что плунжер насоса находится в крайнем положении. Обнулите индикатор и поверните коленвал по часовой стрелке. Угол впрыска выставлен правильно, если перемещение плунжера составляет 0,83–0,87 мм.



Если ход плунжера меньше, головкой «на 13» с карданом ослабляем четыре гайки и немного поворачиваем ТНВД к блоку цилиндров. Если больше нормы, соответственно, в обратную сторону.

Изменив положение ТНВД, вновь контролируем ход плунжера. Он отличается от нормы? Повторяем регулировку. □

Редакция благодарит фирму «БОШ-СЕРВИС СОКОЛЬНИКИ» за помощь в подготовке материала.

СКЛЕИЛИ!

Благодарим за совет Михаила Скоморохова из Екатеринбурга и премируем суммой 3000 рублей.

После того как способность «десяточного» шкива расклеиваться стала общенародным достоянием, АвтоВАЗ, как и положено, отреагировал. Говорят, теперь технология более совершенная, шкивы вполне надежны – поверим. Но вот беда: размеренный трудовой ритм то и дело нарушают именины, свадьбы, поминки, День рыбака и Парижской коммуны. Такие даты на Руси принято отмечать с размахом – и не без последствий для технологической дисциплины. Так что поводы для сомнений есть. Особенно у тех, кто поторопился купить самый передовой автомобиль года три-четыре назад: имто что делать? Заменить шкив заранее или ждать неприятностей во всеоружии, имея в багажнике арсенал инструментов, а в голове – «приемчиков»? Но сначала выясним, что же говорит о шкиве наш талантливый народ.

А он, судя по предлагаемым решениям, рад пище для ума и готов к любым неожиданностям. Авторы некоторых писем, похоже, успели столкнуться с разрушением шкива на практике – и сами изыскали возможность доехать до места назначения.

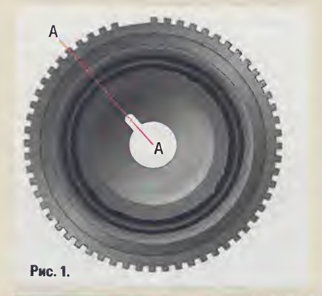


Рис. 1.

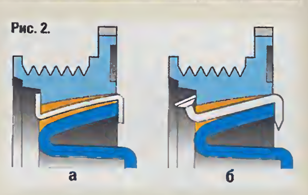
Большинство умельцев единодушны в том, что восстановленный шкив лучше освободить от нагрузки генератором, благо исправный аккумулятор позволяет проехать не одну сотню километров. Тем временем какой-никакой автомагазин или сервис непременно подвернется. Проблема очевидна – как связать разъединившиеся части, чтобы снова не разлетелись, да не пострадал бы датчик положения коленвала? Если запасного нет, дело дрянь. Болтиком не заменишь. (Кстати, этот датчик – едва ли не самый главный на машине – мы советуем иметь в запасе. Мало ли что...)

По этим же причинам не стоит резко разгоняться, выходить на повышенные обороты – пары тысяч достаточно.

Если шкив был снят, поставить его на место не проблема. Но любопытно, что некоторые, как на экзамене, рассказывают о порядке действий «по меткам». А зачем? Мы же не снимали зубчатый ремень, ничего больше не демонтировали, а сам шкив связан с зубчаткой привода ремня ГРМ однозначно, штифтом. Неправильно не поставишь. Выходит, задача сужается: нужно лишь хорошо совместить две части. Это тоже несложно. Первый ориентир: вообразите ось симметрии (А-А на рис. 1) фасонного отверстия в ступице – она должна быть нацелена примерно на пятый зуб после длинного паза венца. Второй, более точный ориентир: кромки резины по разрыву неровные, зазубренные. Это позволяет совместить части почти идеально.

Ну, а как их соединить покрепче? Одни предлагают воспользоваться саморезами, которыми закреплена обивка салона: завернутые в резину, они расклинивают ее, и венец неплохо держится. Еще надежнее способы соединения, показанные на рис. 2, – полосками металла (а), гвоздями или кусками стальной проволоки (б). Здесь минусы

Рис. 2.



русской дороги становятся плюсами: на обочинах и чуть дальше найдешь что угодно, только не ленись. Предлагали и другие варианты – например, заклинить части электрическим проводом, рыболовной леской, деревянными клинышками, изоляционной лентой и т. д. Скажем честно: некоторые идеи показались нам не очень обоснованными.

Самое радикальное решение – склеить части шкива! Тем более, что многие возят с собой не только валидол и огнетушитель, но и какой-нибудь универсальный клей вроде «Момента» – в дороге ведь всякое случается! Примерам того, как клей выручал умельца в самых сложных ситуациях, нет числа. Вот и в нашем случае он пригодится. «Бывалые» утверждают, что на хорошо склеенном шкиве удается ехать даже с работающим генератором.

Кстати, при желании нетрудно приготовить клей самому. Растворитель – бензин – всегда под рукой: можно аккуратно нацедить из рампы. А что в нем растворять? Выбор довольно широк. Например, если не поленитесь, наковыряйте сырой резины, которая держит опускные стекла в рамках. А древесная смола или дорожный гудрон – чем не клей? Можно попробовать растворить корпус шариковой ручки, пуговицу, кусок расчески – некоторые пластмассы бензин растворяет довольно быстро. Но особенно легко получить такой клей, если найдете кусок строительного пенопласта (пенополистирола). Так что дерзайте!

За рецепт самодельного клея мы и награждаем премией читателя Михаила Скоморохова. □

ЗАДАЧА ЧЕТВЕРТАЯ

КАК ДОЕХАТЬ?

Любопытное письмо мы получили: «Конечно, моя «шестерка» уже ветхая, но я не новичок, за ее исправностью слежу. Тем неожиданнее оказался полученный удар ниже пояса, когда на заброшенном проселке, в самой глухомани мотор перестал слушаться. Жму на педаль газа, а под капотом... холостые обороты, ехать невозможно. Неисправность нашел быстро, но увиденное огорошило: от горизонтального валика управления карбюратором отвалился по сварке рычаг, связанный с продольной тягой. Что делать, если до ближайшего поселка, где можно найти сварщика, километров десять? Роясь в коробке с мелкими запчастями, прикидывал возможные решения – но что можно соорудить, если под рукой только болтики, гаечки, моток провода, изоляционной ленты, клей, тюбик «Литола»?... И все же выход нашелся. Не скажу, что с удобствами, но к месту ремонта доехал своим ходом!..»

В этой ситуации бывали и мы. А вам приходилось? Ну, и что вы в таком случае делали?



Премия 3000 рублей за лучший совет этого номера присуждена АЛЕКСАНДРУ АДАМЧУКУ, нашедшему способ расширить функции штатного прибора. Вот что он рассказал о себе.

Родился я в 1952 году в Таганроге. Сколько себя помню, всегда любил что-то мастерить. В четвертом классе, собрав первый радиоприемник, решил – буду радиоинженером.

Так и получилось: окончил Таганрогский радиотехнический институт, а затем аспирантуру в Ленинградском электротехническом.

А вот любовь к автомобилю почувствовал довольно поздно – только в тридцатилетнем возрасте приобрел свою первую «семерку». Когда радость обладания новым автомобилем стала омрачаться то одной, то другой неисправностью, понял, что самому с ними не справиться. Тогда же и стал постоянным подписчиком журнала «За рулем».

Применяя радиолюбительские навыки, сумел усовершенствовать регулятор напряжения так, что аккумулятор перестал быть «расходным материалом» и служит очень долго. Часть предложенных мной решений защищена пятью патентами и проверена на практике многими автолюбителями (статья об этом была опубликована в журнале «За рулем», 1996, № 5). Замечу, все они направлены не на борьбу с неприятностями, а на предотвращение возможности их возникновения!

В приборных щитках **автомобилей ВАЗ-2107** последних лет выпуска отсутствует **индикатор давления масла**, а контрольная лампа аварийного давления, как известно, никакой другой информации не дает. Между тем давление масла на рабочих режимах можно контролировать, обойдясь без подключения дополнительного прибора и поисков места для него на щитке. Так как электрические параметры измерителей давления и уровня топлива идентичны, а контролировать ежеминутно запас горючего нет необходимости, я использовал штатный индикатор уровня топлива для поочередного отображения и запаса топлива, и давления масла, подсоединив через тройник датчик давления ММ393А.

Чтобы не гадать, что показывает индикатор в данный момент, и не отвлекаться на переключение отображаемого параметра, применил автомобильное реле, как показано на рисунке. При движении с нажатой педалью газа к индикатору подключен датчик давления, а при отпущенной педали (на принудительном холостом ходу) – датчик уровня топлива. Диод обеспечивает контроль за уровнем топлива также при остановленном двигателе и включенном зажигании (кнопка управления воздушной заслонкой при этом должна быть утоплена). Середина шкалы индикатора в режиме измерения давления соответствует 4 кгс/см^2.

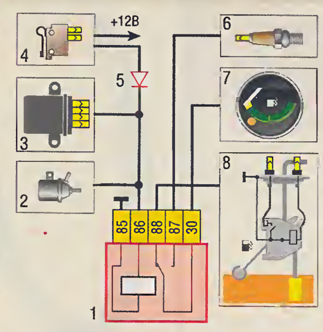


Схема подключения реле: 1 – реле; 2 – электроклапан; 3 – блок управления экономайзером; 4 – микровыключатель карбюратора; 5 – диод КД105 или аналог; 6 – датчик давления; 7 – индикатор уровня; 8 – датчик уровня топлива.

А. АДАМЧУК, ТАГАНРОГ

При **пуске двигателя ВАЗ-2111** возник **пронзительный свист**. Знакомый мастер посоветовал проверить **стартер**. Снял и разобрал его, вытряхнул оттуда грязь, очистил все щеткой, осмотрел. Других причин шума не нашел. Начал собирать, предварительно смазывая все трущиеся поверхности. Но тут возникла проблема: отрицательные щетки не хотели пускать якорь (неудобно их держать, надевая щеткодержатель). Под руку попалась крышка от пластиковой бутылки. Ею зафиксировал отжатые щетки и легко надел щеткодержатель в сборе на якорь. После чистки, промывки и пополнения смазки шум пропал, а двигатель стал заводиться сполоборота (возможно, грязь мешала работе якоря).

В. ДАВЫДОВ, ЖЕЛТЫЕ ВОДЫ

В **некоторых японских автомобилях** для питания **указателей температуры** двигателя и уровня топлива подается напряжение 8 В. На обратной стороне приборного щитка закреплено специальное устройство – полупроводниковый стабилизатор напряжения. На моем **«Ниссан-Санни»** 1985 года выпуска после двух лет круглогодичной эксплуатации он вышел из строя. В результате указатель температуры стал показывать только максимум температуры, а указатель топлива – полный бак.

Приобрести исправный стабилизатор не удалось, и я обратился к радиолюбительскому опыту, собрав аналогичное устройство (см. рисунок), поскольку «родное» – неразборное и ремонту не подлежит. Одно условие: сборку надо проводить на радиаторе с хорошей теплопроводностью. Подсоединение на штатном месте и к штатной проводке особых трудностей не вызывает.

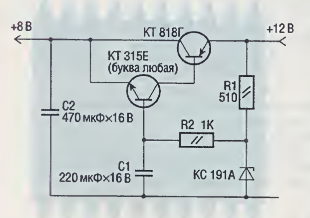


Схема стабилизатора напряжения.

В. ЗИМИН, ЮЖНО-САХАЛИНСК

В **«Таврии»** протерлось тонкое дно расширительного бачка **системы охлаждения**. Времени на поиски штатного бачка не было, пришлось искать замену. Вполне подошел к штатным шлангам бачок от «Оки» с пробкой от «Самары» (они продавались раздельно). Я закрепил бачок подручными средствами, как видно на фото. На освободившемся от штатного бачка месте разместил инструмент и необходимые в дороге жидкости, прежде занимавшие полезное пространство в багажнике.



Крепление бачка от «Оки» в «Таврии».

Б. ДАНИЛОВ, НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛ., КУЛЕБАКИ

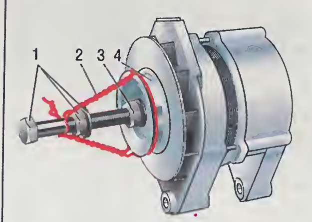
Когда понадобилось заменить **стекло блок-фары ВАЗ-2105**, столкнулся с проблемой, знакомой автомобилистам: размеры стекол, попадающих в торговую сеть, часто не соответствуют размерам «окна» блок-фары. В моем случае стекло было на 4–5 мм длиннее. Тем не менее, я нашел способ посадки его в корпус: прогрел в зоне, прилегающей к стеклу, примерно до 100–120°С. Воспользовался феном (это можно сделать и на кухне, над газовой горелкой, но осторожно, поскольку пластмасса в открытом пламени горит). Материал, ставший достаточно пластичным, нетрудно «натянуть» на стекло. Сразу же охладил корпус холодной водой, чтобы зафиксировать его новую форму. После этого, вынув стекло, подготовил его и посадочное место в корпусе для сборки – обезжирил ацетоном, вытер насухо, смазал герметиком и т. д.

С. МИХАЙЛОВ, ЛЮБЕРЦЫ

При замене **зубчатого ремня** привода ГРМ в **«Самаре»** и других автомобилях требуется выставить шкивы распределительного и коленчатого валов по меткам. Когда по каким-то причинам выполнить это трудно, можно поступить так. Перед снятием ремня на шкивах и соответствующих зубьях ремня нанесите метки краской или маркером. Сняв ремень, наложите его точно на новый и перенесите метки на соответствующие зубья. Теперь устанавливайте его на шкивы, совмещая все метки.

Ю. РАЗВОЗЖАЕВ, МОСКВА

В старых **«Жигулях»** потребовалось срочно **заменить шкив генератора**. Съемника не было, но я обошелся подручными средствами. Снял генератор и, отвернув до половины резьбы гайку крепления шкива, ввернул в нее болт с шайбой и гайкой – те,



Снятие шкива генератора: 1 – гайка с шайбой и болтом крепления генератора в машине; 2 – проволока; 3 – гайка шкива крепления; 4 – шкив.

что крепили генератор к двигателю. Проволокой обвязал болт и ручей шкива, как показано на рисунке.

Удерживая болт одним ключом, другим заворачивал гайку. Уперевшись в петлю через шайбу, она стащила шкив с вала. Получилось быстро и дешево.

А. САХАРОВ, НОВОШАХТИНСК

Чтобы заменить передний **сальник коленчатого вала в «Оке»**, требуется поднять двигатель, снять масляный насос с поддоном и т. д. Мне удалось избежать этих трудоемких работ.

Снял правое колесо, вывернул болт крепления шкива, снял шкив и ремень генератора. Затем – зубчатый ремень привода распредвала. Небольшой монтировкой аккуратно снял нижнюю звездочку коленвала. Вот он, сальник, но как его извлечь? Цеплял и так и сяк, но все без толку.

И тут осенило. Взял саморез длиной миллиметров 30, которым крепят гипсокартон. У него резьба начинается с острого жала. Снизу из ямы пассатижами прижал его к сальнику, а помощник через отверстие в брызговике ввернул его в сальник миллиметров на пять. Ухватившись за саморез, пассатижами легко вытащил сальник. Новый смазал снаружи герметиком и с помощью головки «на 30» через удлинитель запрессовал на место. Вся работа заняла 40–50 минут.

Н. МИКЕРИН, КАЗАНЬ

*Авторов «Советов бывалых» для получения гонорара просим указывать **все** свои паспортные данные (кроме семейного положения) и контактный телефон.*

Редакция



УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Виктор Панярский
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF
Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Вадим Крючков (зав. отд.), Антон Чуйкин (зав. отд.), Владимир Соловьев (обозреватель), Александр Будкин, Алексей Воробьев-Обухов, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Канунников, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
ЭКСПЛУАТАЦИЯ
Вячеслав Субботин (зав. отд.), Евгений Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Елена Варшавская (зав. отд.), Сергей Волгин (юрист, тел. 208-30-27), Леонид Сапожников
ИНТЕРНЕТ, СПОРТ
Аркадий Алексеев (зав. отд.), Сергей Зиновьев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Наталья Кледова (зав. отделом), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Георгий Садков (фотокорреспонденты), Татьяна Чикунова (верстка), Мая Исаенкова (корректура), Илья Петрусевич (компьютерное обеспечение)
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, телефакс (095) 978-00-12
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ПОЛЕЗНЫЕ СТРАНИЦЫ»
Александр Мухин, тел. (095) 978-87-23, телефакс (095) 978-87-14

Формат 207х270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 550 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07
Телефонные опросы: тел. 262-38-28
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10

Editorial ofice Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 30 рублей, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

АНОНС **№5 2003** ЧИТАЙТЕ В МАЙСКОМ НОМЕРЕ:



■ Участие в авторалли требует не только особого водительского мастерства, но и специально подготовленных машин. С серийными их роднит зачастую лишь название да внешнее сходство.

■ Временное сокращение производства в Тольятти в начале года породило немало толков о будущем флагмана автопрома. Как видится оно руководству ВАЗа, какой будет ценовая политика завода? Об этом и другом интервью ЗР с председателем совета директоров АО «АвтоВАЗ» Владимиром Каданниковым.



■ Фирма «Хёндэ» укрепляется на российском плацдарме, выводя на него новые модели и модификации. К последним относится практичный хэтчбек «Элантра».

■ В предыдущем номере вы познакомились с вариантами «Таврии», которые снова предлагают на нашем рынке, а сегодня узнаете, какие двигатели делают и планируют делать для них на Мелитопольском моторном.

■ Более 100 лет двигатель внутреннего сгорания на автомобиле практически не имел конкурентов. Как он будет развиваться в XXI веке, сохранит



ли свое монопольное положение или уступит позиции другим энергетическим установкам?

■ Ижевский автозавод стал едва ли не главным источником оптимистических новостей в российском автопроме. Тем интереснее узнать, какие планы здесь строят на ближайшие годы.



■ Эпитет «шикарный» применим не только к пассажирскому авто: это определение как нельзя лучше подходит... седельному тягачу ДАФ XF90 Limited Edition с модернизированным двигателем и обилием электроники.



■ В годовщину Победы отдаем дань уважения конструкторам Т-34 – лучшей боевой машины военных лет.

■ В год своего юбилея ЗР не только принимает подарки, но и сам их дарит. Очередной приз «Игры по-крупному» нашел обладателя в Тюменской области, где журнал традиционно популярен.



■ Продолжаем эксперимент с приобретением «бэушных» иномарок: раскрываем тайны прошлой жизни купленных в Литве «Пежо-406» и «Форда-Мондео». Устраняем явные дефекты, ищем скрытые, оцениваем остаточный ресурс.

■ Около двух лет понадобилось испытателям ЗР, чтобы две популярные иномарки – «Дэу-Нексия» и «Рено-Символ» достигли 100-тысячного рубежа: подводим итоги.

■ Тиски в гараже, что разделочная доска на кухне: без них никуда. Механики «Техпомощи» изучают ассортимент и качество этих нехитрых приспособлений. А те владельцы, чье «железо» в порядке, в майский выходной с удовольствием наведут глянец на бока своей любимицы. «Блестящими» секретами поделится с ними мастер по автохимии.

■ **Поправка.** В ЗР, 2003, № 3, в таблице на с. 32 неверно указаны передаточные числа коробки передач «Пежо-Партнер». Должно быть: I – 3,46; II – 1,87; III – 1,28; IV – 0,95; V – 0,74; з. х. – 3,33. Главная передача – 4,1. Приносим извинения читателям.

■ Предупреждаем о возможности переноса или замены анонсированных материалов.

К ВАМ ЕДЕТ За рулем

Александр ГРАДСКИЙ, певец, музыкант:



«Я уже 35 лет за рулем. Сейчас неожиданно оказался владельцем нескольких автомобилей. Любимый – тот, который заводится, когда ты этого захотел. Даже самая дорогая машина ничего не стоит, если не откликается в ответ на просьбу срочно поехать. А журнал «За рулем» помогает нам, автомобилистам, поддерживать авто в состоянии постоянной готовности, и за это ему большое спасибо».

АБОНЕМЕНТ на журнал (индекс издания)

За рулем (наименование издания) Количество комплектов:

на 2003 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Куда (почтовый индекс) (адрес)

Кому Градскому А. Б. (фамилия, инициалы)

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на с. 182:

2, 5, 9, 13, 14, 17, 19, 22

I. Водитель трамвая, находясь на перекрестке, должен руководствоваться сигналом регулировщика (даже если он противоречит сигналам светофора), равно как и водители безрельсовых транспортных средств. В данном случае сигнал регулировщика со стороны правого бока и спины запрещает движение вообще, а со стороны левого бока разрешает движение безрельсовым транспортным средствам во всех направлениях; со стороны груди – только направо (пункт 6.10 ПДД).

II. Пункт 18.3 Правил требует от водителей уступать дорогу в населенных пунктах троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенной остановки. Не является исключением и данная ситуация, когда водитель такси начинает движение от места остановки с левой стороны дороги.

III. С какой бы скоростью ни двигался водитель, он должен выполнить требование пункта 3.3 ПДД, согласно которому, приближаясь к стоящему транспортному средству с включенным проблесковым маячком синего цвета, водитель должен снизить скорость, чтобы иметь возможность немедленно остановиться в случае необходимости.

IV. Велосипедист, ведущий по дороге велосипед, приравнивается к пешеходам (см. определение термина «пешеход» в пункте 1.2 ПДД), поэтому водители, поворачивающие направо или налево, обязаны уступить ему дорогу. Между собой водители легкового автомобиля и трактора руководствуются пунктом 13.5 Правил: водитель, движущийся в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным или желтым сигналом светофора, должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.

V. Несмотря на то, что знак 3.22 распространяется только на грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т, водитель пикапа нарушает требование пункта 11.5 ПДД, запрещающего обгон на регулируемых перекрестках с выездом на полосу встречного движения. Знак 5.21.1 «Указатель направления» лишь указывает направление движения к населенному пункту, не ограничивая при этом скорость движения величиной в 60 км/ч.

VI. Поворот водителю грузового автомобиля не запрещен, поскольку движение на данном участке дороги двустороннее (знак 5.5 относится к другому участку дороги). Согласно пункту 13.12 ПДД, водитель автомобиля дорожно-патрульной службы обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге прямо или направо, а для получения преимущества в движении необходимо включить специальный звуковой сигнал (пункт 3.1).

VII. Водитель грузового автомобиля действительно не имел права продолжать движение (пункт 2.3.1 ПДД), однако пункт 7.2 требует при вынужденной остановке в местах, где она запрещена (согласно пункту 16.1), помимо включения аварийной сигнализации, выставить знак аварийной остановки.

VIII. Водитель микроавтобуса нарушает требование пункта 8.12 Правил, запрещающего движение задним ходом на перекрестках. Пункт 9.6 запрещает легковому автомобилю движение по трамвайным путям через перекресток, поскольку перед ним установлены знаки 5.8.2. Водитель же грузового автомобиля с включенным проблесковым маячком желтого (или оранжевого) цвета с учетом пункта 3.5 ПДД имеет право отступать от требований этих дорожных знаков.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ **ДМИТРИЙ МИТРОШИН**